TYGODNIK • 1.02.1976

CENA 3 ZŁ

5
1282

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

KONFERENCJA W SPRAWIE DALSZEGO ROZWOJU LOTNI W KLUBIE PRASY NOT W WARSZAWIE

Redakcje „Skrzydlatej Polski" i „Horyzontów Techniki" zorganizowały 19 stycznia br. w Klubie Prasy i Informacji WCT NOT w Warszawie konferencję na temat dalszego rozwoju lotniarstwa w Polsce, w związku ze wspólną akcją obu czasopism pod nazwą: „Skrzydła dla wszystkich — skrzydła dla każdego". Wzięli w niej udział przedstawiciele środków masowego przekazu, Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej, Aeroklubu PRL oraz piloci-konstruktorzy lotni: **Jerzy Lutkowski, Andrzej Mądrzyk, Witold Sobieszczański i Krzysztof Kosior.** Obecny był wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego MK mgr inż. **Aureliusz Misiorek.** W toku spotkania omówiono naszą akcję i aktualne sprawy rozwoju latania na lotniach w kraju. O problematyce konferencji napiszemy obszerniej w następnym numerze.

PIERWSZE POSIEDZENIE KOMISJI SPORTOWEJ AEROKLUBU PRL

W prawie dwa lata od chwili powołania do życia, 19 stycznia br. zebrała się na swym pierwszym posiedzeniu Komisja Sportowa Aeroklubu PRL. W jej skład wchodzą przewodniczący i sekretarze komisji: szybowcowej, spadochronowej, samolotowej i modelarskiej, oraz przewodniczący komisji: akrobacji samolotowej, balonowej i wiropłatowej. Nowym przewodniczącym komisji jest doc. dr inż. **Bohdan Jancelewicz.** Sekretarzem — **Janusz Krasicki.** Tematem obrad pierwszego posiedzenia były głównie — regulamin działalności i plan pracy.

WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ PRACOWNIKÓW GRUPY NR 5 PRZY AEROKLUBIE GDAŃSKIM

Pracownicy grupy kontrolno-naprawczej osprzętu nr 5 przy Aeroklubie Gdańskim zameldowali o wykonaniu zobowiązań podjętych dla uczczenia 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem. Zobowiązali się oni wykonać, poza normalnymi obowiązkami służbowymi, dodatkowe usługi osprzętowe o wartości 200 tys. zł. Zobowiązanie wykonano w 303,8 proc., wypracowując 607 755 zł. Meldunek złożyli: inż. **Stanisław Kostka, Michał Szatyłowicz, Andrzej Roman i Ryszard Dubert.**

Należy przypomnieć, że pracownicy grupy nr 5 przy Aeroklubie Gdańskim spełnili już trzykrotnie warunek do nadania tytułu Brygady Pracy Socjalistycznej. Jak co roku, tak i obecnie wzywają oni jednostki Aeroklubu PRL do współzawodnictwa.

DANKOWSKA NAJLEPSZA W WIELKOPOLSCE

W XVIII plebiscycie czytelników „Expressu Poznańskiego" na najlepszego sportowca Wielkopolski w 1975 r. pierwsze miejsce zajęła znakomita szybowniczka **Adela Dankowska** z Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp. Zgromadziła ona na swym koncie 62 052 pkt, wyprzedzając znanego tenisistę **W. Fibaka** (56 233 pkt). Gratulujemy.

WSPÓŁPRACA AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO Z HARCERZAMI

Aeroklub Częstochowski zawarł porozumienie o współpracy z Komendą Chorągwi ZHP w Częstochowie. Efektem tego jest m. in. powołanie w województwie czterech harcerskich klubów sprawnościowych, grupujących amatorów szybownictwa, spadochroniarstwa, modelarstwa i lotniarstwa. Komenda Chorągwi zakupiła już dla aeroklubu szybowiec „Jantar-Standard" oraz przewiduje zakup pięciu lotni. Szkoleniem lotniczym w aeroklubie objętych zostanie ok. 100 harcerzy.

SZCZEPAŃSKI ZWYCIĘŻYŁ W CAŁOROCZNYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH AW

W Całorocznych Zawodach Szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego o memoriał Sławomira Makaruka w 1975 r. zwyciężył **Piotr Szczepański.** Za cztery konkurencje wykonane z Gocławia uzyskał on łączną liczbę 25 670 pkt. Następne miejsca zajęli: 2. **Halina Rynkiewicz** — 24 711 pkt; 3. **Franciszek Szachewicz** — 23 392 pkt. W zawodach sklasyfikowano 60 pilotów.

W SKRÓCIE

● **Wieloletni** pracownik fotolaboratorium Biura ZG APRL, **Stanisław Jasko,** został wyróżniony w 31 rocznicę wyzwolenia stolicy, 17 stycznia br., Złotą Odznaką „Za Zasługi dla m. st. Warszawy". Gratulujemy.

● **Śmigłowiec** krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, lecąc w śnieżnej zadymce z Zakopanego do Krakowa, uległ w czasie przymusowego lądowania wypadkowi w rejonie Lubonia niedaleko Rabki. Pilot i technik doznali niewielkich obrażeń. Przyczyny wypadku bada komisja.

● **Wrocławski** Zespół Lotnictwa Sanitarnego przeniesie się wkrótce na Strachowice.

● **Muzyk — Włodzimierz Kostecki** został laureatem „uśmiechu" za 1975 r. w Zespole Estradowym Wojsk Lotniczych „Eskadra".

● **Pismo** WSK „PZL" w Rzeszowie „Wiadomości Fabryczne" wkroczyły z 1976 rokiem w 25-lecie swej prasowej działalności.

WYDAWNICTWA

● WŁADYSŁAW KISIELEWSKI — **„Upiór Atlantyku".** Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury Lotnicze. Str. 72, cena 10 zł, nakład 50 000+260 egz.

● CZESŁAW KRZEMIŃSKI — **„Kurs bojowy — Warszawa".** Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury Lotnicze. Str. 156, cena 14 zł, nakład 30 000+260 egz.

25 LAT Skrzydła Wolności — Wiraże

Popularny w lotnictwie wojskowym tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK „WIRAŻE" obchodził 20 stycznia br. jubileusz 25-lecia.

Protoplastą obecnego tygodnika była gazeta „Skrzydła Wolności", która zaczęła się ukazywać w styczniu 1951 r., początkowo dwa, a potem trzy razy w tygodniu, by z początkiem 1952 r. stać się dziennikiem. 1 stycznia 1957 r. „Skrzydła Wolności" stały się tygodnikiem i otrzymały nową nazwę — „Wiraże". Żywo redagowany i bogato ilustrowany tygodnik wojskowy znany jest również dobrze lotnikom cywilnym, szczególnie w aeroklubach.

Z okazji jubileuszu 25-lecia odbył się w salach Klubu Wojsk Lotniczych w Poznaniu zlot korespondentów i współpracowników tygodnika. Redakcja otrzymała wiele życzeń i serdecznych gratulacji od swych czytelników i współpracowników z całego kraju, z jednostek wojskowych i instytucji cywilnych. W piśmie gratulacyjnym wystosowanym do redakcji przez dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Henryka Michałowskiego i jego zastępcę do spraw politycznych płka mgra Edwarda Łukasika czytamy m.in.:

„Na przestrzeni minionego ćwierćwiecza dziennikarskiej działalności dobrze służyliście sprawie Polskich Skrzydeł, popularyzując naszą bogatą lotniczą historię i chlubne bojowe tradycje, wszechstronny szkoleniowo-wychowawczy dorobek pokojowego okresu pracy i służby na straży powietrznych granic socjalistycznej Ojczyzny.

Dzięki Waszej wspólnej inicjatywie, zaangażowaniu i twórczemu wysiłkowi stały się „Wiraże" aktywnym współorganizatorem naszego lotniczego życia we wszystkich jego dziedzinach, trybuną wymiany i upowszechniania najlepszych wychowawczych i szkoleniowych doświadczeń oraz kształtowania patriotycznych, socjalistycznie zaangażowanych postaw żołnierzy — lotników, ich rodzin i pracowników cywilnych naszych wojsk, skutecznym orężem w popularyzowaniu idei i umacnianiu kierowniczej roli Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej."

Tak „Skrzydła Wolności" jak i „Wiraże" były zawsze serdecznie zaprzyjaźnione ze „Skrzydlatą Polską". Obydwie redakcje owocnie ze sobą współpracowały, czego efektem były m.in. wspólne numery z okazji Dni Lotnictwa, wymiana materiałów prasowych, wspólne akcje itp.

Naszym kolegom w stalowych lotniczych mundurach z redakcji tygodnika „Wiraże" składamy serdeczne gratulacje z okazji pięknego jubileuszu czasopisma i życzymy im dalszych osiągnięć i sukcesów dziennikarskich w służbie Polskich Skrzydeł.

REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NA HORYZONCIE

LOTNIE — NA START

Cieszymy się, że nasza akcja pod hasłem „Skrzydła dla wszystkich — skrzydła dla każdego", podjęta w tym roku wspólnie z redakcją „Horyzontów Techniki", zyskała uznanie Czytelników i poparcie władz naczelnych lotnictwa cywilnego, a więc Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, i Aeroklubu PRL oraz Ministerstwa Oświaty i Wychowania i Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej.

Celem naszej akcji jest, jak wiadomo, spopularyzowanie w kraju najtańszego i najprostszego sportu lotniczego — szybowania na lotniach. Nie ukrywamy, iż spodziewamy się, że przyniesie ona w tym roku dobre rezultaty: Przyczyni się do rozbudzenia zainteresowań lotniczych i będzie wkładem w sprawę politechnizacji najszerszych kręgów społeczeństwa, a szczególnie młodzieży. Na zorganizowanej przez nas ostatnio konferencji w Warszawie, związanej z akcją obu naszych czasopism, mogliśmy przekonać się, jak wiele sympatii społecznej towarzyszy naszym poczynaniom. I za to — serdecznie dziękujemy.

Wszystko wskazuje na to, że po trzyletnim okresie żywiołowego latania na lotniach wchodzimy w kraju w okres stabilizacji tego ruchu, formowania organizacyjnego nowej, najtańszej dziedziny sportu lotniczego. 3 lutego odbędzie się w stolicy krajowa narada przedstawicieli pilotów i konstruktorów lotni, na której ma zapaść decyzja o powołaniu przy ZG APRL nowej sekcji specjalistycznej — lotni. 12 lutego spodziewana jest na plenum Zarządu Głównego APRL uchwała w sprawie oficjalnego wprowadzenia lotni do aeroklubów — jako nowej dziedziny sportu lotniczego.

Są to jednak dopiero pierwsze jaskółki — początek drogi w rozwoju masowego, zorganizowanego latania na lotniach. Można się spodziewać, że nowo powołana komisja lotni, złożona ze specjalistów w tej dziedzinie, zabierze się energicznie do pracy, a przede wszystkim do rozwiązywania szeregu ważnych, ale wcale niełatwych problemów. Aeroklub PRL powinien pełnić w tej dziedzinie rolę wiodącą, ale nie być jedyną organizacją patronującą lotniarzom. Ta wspaniała forma aktywnego wypoczynku i spędzania wolnego czasu, łącząca w sobie elementy sportu, techniki i romantyki latania, może i powinna być szeroko wykorzystana przez harcerstwo i Ligę Obrony Kraju. Zresztą, pierwsze symptomy tego mamy już chociażby w Częstochowie, gdzie tamtejszy aeroklub zawarł odpowiednie porozumienie z Komendą Hufca ZHP, które przewiduje m. in. szkolenie harcerzy na lotniach.

Za najważniejsze w pierwszym etapie uważamy ujęcie dalszego rozwoju lotni w formy organizacyjne i wprowadzenie rozsądnych przepisów formalno-prawnych. Pilną sprawą jest też stworzenie kadry instruktorskiej lotni. Sugerujemy wprowadzenie karty pilota lotni. Ze swej strony będziemy się starać opublikować teoretyczny kurs pilotażu lotni, aby umożliwić zainteresowanym bezpieczne szybowanie, bo to uważamy za najważniejsze. Szukamy także producenta, który podjąłby się wytwarzać gotowe atestowane elementy standardowej lotni do montażu indywidualnego i zespołowego.

Liczymy, że wspólnie z protektorami naszej akcji znajdziemy rozwiązanie tych i innych jeszcze spraw.

Rok bieżący ogłaszamy rokiem lotni. Zadbajmy o to, aby ich start był bezpieczny, aby stanowił formę aktywnego wypoczynku dla dorosłych i wypełniał dobrze wolny czas młodzieży.

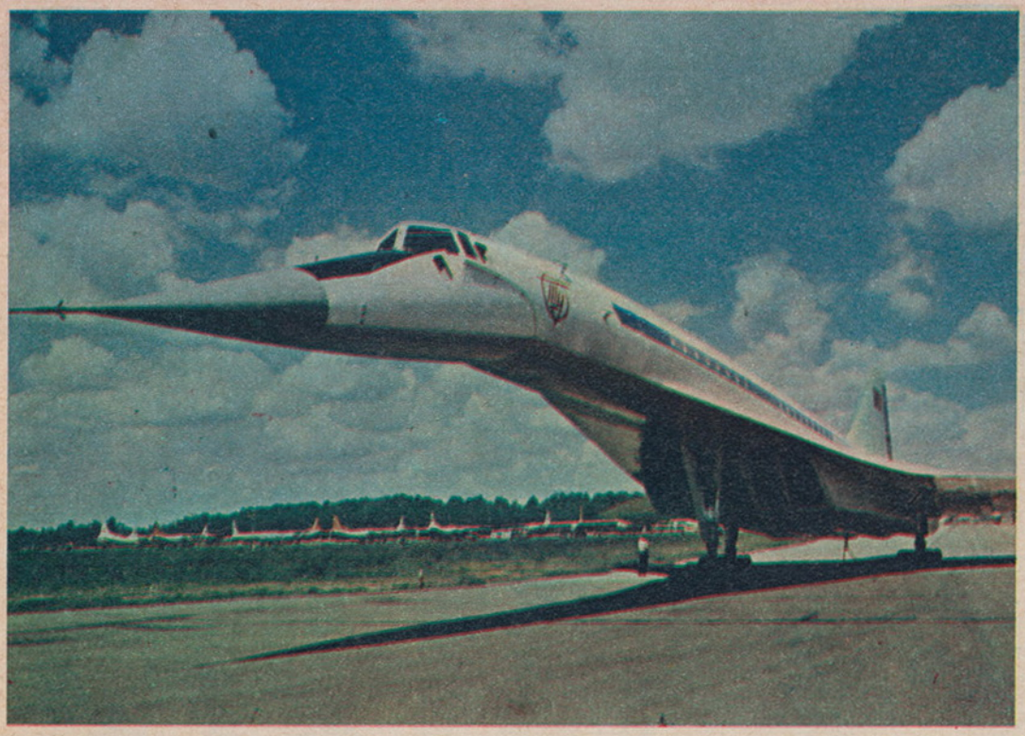
W NASTĘPNYM NUMERZE:

- STUDENT LOTNIK — ISTOTA NIEZNANA?
- LOTNIE NA START!
- „SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW I PRZYZNAJE „ZŁOTE CUMULUSY", „BIAŁE CUMULUSY" I „CUMULUSOWE NIEBO"
- BOEINGIEM NAPRZECIW LEGENDZIE
- WSPOMNIENIE O PROFESORZE JANIKU

NASZA OKŁADKA:

Jedną ze stewardes Polskich Linii Lotniczych LOT jest Krystyna Michalik, latająca na dalekodystansowych samolotach Il-62. Oto ona w warszawskim Międzynarodowym Dworcu Lotniczym na Okęciu.

Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK



W związku z tym ceny biletów, które w Związku Radzieckim są niższe niż w innych krajach, nie wzrosną.

Tu-144 jest pierwszą zapowiedzią wielkich zmian, jakie dokonają się w następnym pięcioleciu w samolotowym parku radzieckiego lotnictwa cywilnego. Pojawią się takie samoloty jak: aerobus Ił-86, gigant transportowy Ił-76, samolot lokalny An-28, samolot na krótkie trasy Jak-42. Zgodnie z Wytycznymi na XXV Zjazd KPZR, sam tylko przewóz pasażerów ma wzrosnąć w następnym pięcioleciu 1—3 razy, a w roku bieżącym sto milionów osób przewiozą samoloty „Aerofłotu".

Naddźwiękowy samolot, który ma wielkie perspektywy być flagowym statkiem powietrznym radzieckiego lotnictwa cywilnego, nie wymagał radykalnych zmian w przygotowaniu załogi, chociaż stawia wyższe wymagania w stosunku do urządzeń lotnisk i pracy służb naziemnych.

Tu-144, obficie wyposażony w urządzenia elektroniczne, wyraźnie odróżnia się od innych samolotów nie tylko charakterystyką techniczną, ale również oryginalnym wyglądem zewnętrznym, do którego trzeba się przyzwyczaić. Tu-144, to samolot, który na wiele lat wytycza główne kierunki w budowie naddźwiękowych samolotów pasażerskich.

EUGENIUSZ SMIRNOW

NADDŹWIĘKOWY TU-144
ROZPOCZĄŁ REGULARNE LOTY

APN SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Andriej Tupolew, znany konstruktor samolotów, powiedział kiedyś, że około roku 2000 pojawi się samolot hiperdźwiękowy, który będzie mógł zabrać na swój pokład 1 000 pasażerów, wznieść się na wysokość 30 000 m i rozwijać prędkość 10 000 km/h. Każdemu, kto uważałby te słowa za fantazję, można poradzić aby przeleciał się ponaddźwiękowym Tu-144, który rozpoczął 25 grudnia ub. r. regularne loty na trasie Moskwa — Ałma Ata. Samolot lata na wysokości 18—20 km i można przypuszczać, że następnym etapem lotnictwa cywilnego będzie lot hiperdźwiękowy.

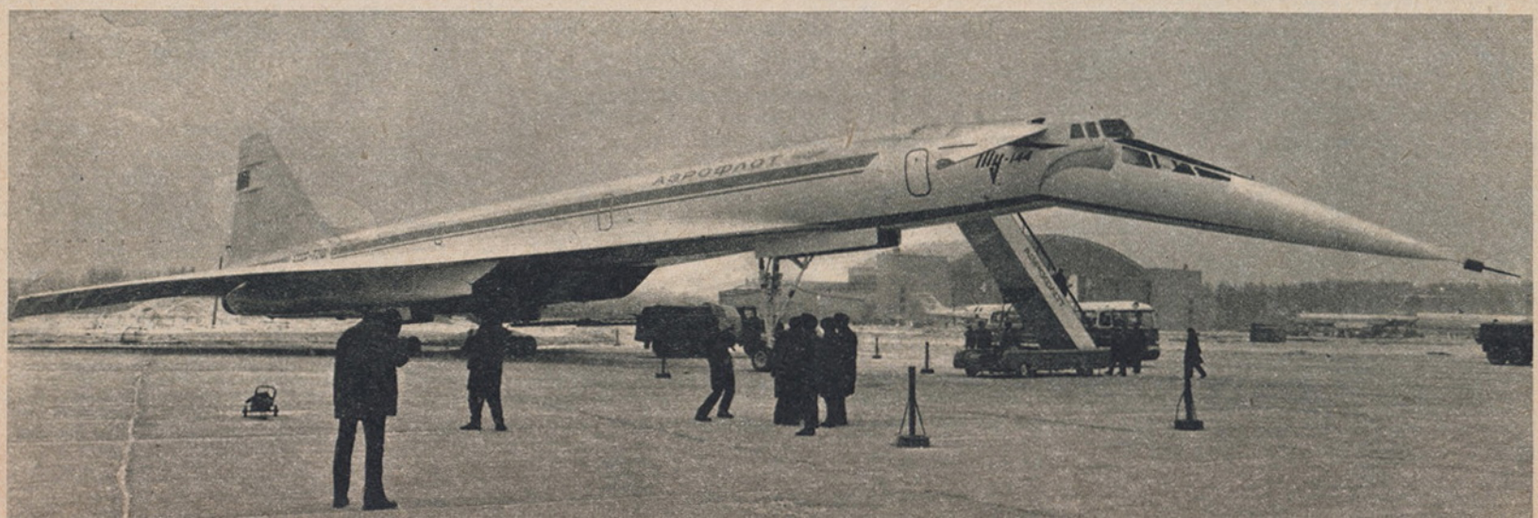
Pierwsza trasa Tu-144 przebiega nad słabo zaludnionymi obszarami ZSRR — w większości są to pustynie i stepy Kazachstanu. Na pokładzie — przede wszystkim poczta i towary. W skład załogi wchodzą najlepsi piloci i inżynierowie pokładowi, z dużym doświadczeniem i starannym przygotowaniem. Pomimo tego, w radzieckim lotnictwie istnieje niepisane prawo: każda nowa maszyna musi być trzykrotnie sprawdzona.

„Premiera" Tu-144 przebiegła pomyślnie. Lotami na jego pokładzie zainteresowani są pasażerowie, którym zależy na czasie i przedstawiciele „Aerofłotu", dla których prędkość — to wzrost wydajności, a tym samym ekonomiczność. Jak wykazują ostatnie wydarzenia, początki kariery Tu-144 na trasach lotnictwa cywilnego są łatwiejsze niż „Concorde", którego pierwszy lot na regularnych liniach zainicjowano 21 stycznia br. Samolot francusko-brytyjski jest bardziej hałaśliwy. W siedmiu startach na dziesięć, „Concorde" znacznie przewyższa ustalone prawnie normy dopuszczalnego poziomu hałasu, w niektórych przypadkach nawet dwukrotnie.

Głośność silników Tu-144 nie przekracza hałasu dużych poddźwiękowych samolotów odrzutowych pierwszej generacji. Jeśli się weźmie pod uwagę, że samoloty „Aerofłotu" przy startach i lądowaniu stosują strome tory lotu, a przy planowaniu lotnisk i tras wyklucza się loty na małej wysokości nad miejscami zaludnionymi, to stanie się jasne, że nie istnieje tu problem hałasu.

W chwili obecnej trudno jest określić dokładnie rentowność nowego samolotu, ale jeśli wyjdzie się z założenia, że samolot naddźwiękowy rentowny jest tylko na długich trasach i w przypadku, gdy na jego pokładzie znajduje się co najmniej 100 pasażerów, to widać jasno, że Tu-144 z handlowego punktu widzenia sprawdzi się w pełni. Przewidziany jest dla 130—150 pasażerów, a trasy, które ma obsługiwać (Moskwa — Chabarowsk, Moskwa — Irkuck i inne), są wystarczająco długie.

Na zdjęciach — pasażerski samolot naddźwiękowy Tu-144. Zdjęcia: APN



KLUB AMATORÓW LOTNI

Czuje się wiatr w podeszwach...

urlop z lotnią

Dwaj nasi Czytelnicy i członkowie KAK z Gdańska: mgr inż. **Gabriel Odarczenko** i mgr inż. **Ryszard Hubisz**, przysłali do redakcji zdjęcia z urlopu spędzonego z lotnią oraz list, którego fragmenty zamieszczamy.

Mamy więc nowe odkrycie: lotnia jako sport rekreacyjny — element aktywnego wypoczynku. A teraz oddajemy głos autorom listu.

Piszę w imieniu naszego dwuosobowego zespołu konstruktorów lotni z Gdańska, a przy okazji pragnę podziękować za przyjęcie nas w szeregi członków KAK (nr nr 200 i 201).

Chciałbym podzielić się ze „Skrzydlatą" garścią wrażeń z lotów na naszej lotni — metalowej, z pokryciem z ortalionu. Chociaż pod względem wyczynowym pozostają one dość daleko za lotami alpejskimi, mimo to jednak pozwoliły nam poznać urok latania na lotni.

Konstrukcja lotni odbiega nieco od rozwiązań opublikowanych w „SP". Geometria płata jest taka sama (kąt rozwarcia — 80°, pokrycia — 90°), ale powierzchnia nośna została zwiększona do ok. 23 m². Ze względu na długość lotni (6 m) elementy jej konstrukcji wykonaliśmy jako dzielone, dokonując podziału w węzłach konstrukcyjnych. Poza tym boczne rury krawędzi natarcia dają się składać w kierunku kilu przy naciągniętych linkach wszystkich odciągów. Wystarczy do tego odkręcenie 2 śrub motylkowych.

Gdy nadszedł oczekiwany urlop — byliśmy gotowi. Lotnia złożona w pokrowcach przypominała raczej ekwipunek wędkarski. Wyruszyliśmy pociągiem. Naszą stacją docelową było Bielkowo, wybrane ze względu na wiele ładnych wzgórz oraz pobliskie jezioro i rzekę.

W drodze na start.

W chwilę po starcie.

Transport złożonej lotni pod górę.

Gospodarz, na którego terenie rozbiliśmy namiot, okazał się bardzo sympatycznym człowiekiem, a przychylność całej jego rodziny zdobywaliśmy uczestnicząc bezinteresownie przy trwających akurat wtedy żniwach.

Startowaliśmy z różnych zboczy. Najlepsze okazało się jednak to nie najwyższe, o wysokości ok. 20 m, ale za to o stromym 30° stoku. Mając wiatr prostopadły do zbocza, wykonywaliśmy nawet loty półżaglowe. Loty udawały się zarówno przy dość silnym wietrze (6—7 m/s), jak i przy pogodzie bezwietrznej.

Lataliśmy dużo. Wszystkie niemal lądowania odbywały się na nogi. Nie mieliśmy uszkodzenia sprzętu.

Urlop z lotnią okazał się w pełni udany. Szkoda, że skończył się tak szybko. Wracaliśmy do miasta, do codziennych obowiązków z pięknymi wspomnieniami, przepojeni jeszcze zapachem zbocza — rozgrzanych słońcem traw i ziół polnych.

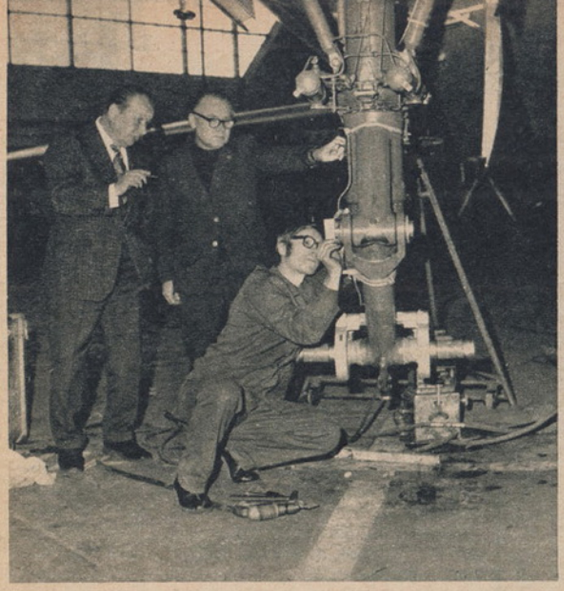
Szereg lotów wykonaliśmy także już po urlopie, korzystając z niedziel oraz sobót wolnych od pracy. W czasie tych lotów wystąpiliśmy nawet w roli... instruktorów, gdyż przeszkoliliśmy grupę entuzjastów, która nam towarzyszyła. Zarówno ci koledzy, jak i wielu innych pragną zbudować własną lotnię, a niektórzy kompletują już materiały.

Startowaliśmy wtedy z dość stromego 35 — m zbocza o pochyleniu 40° i chociaż wiatr był słaby, uzyskiwaliśmy przewyższenia do 15 i więcej metrów.

Wszyscy chętni (niechętnych nie było!) po kilku skokach próbnych z mniejszego i bardziej płaskiego stoku — wykonywali następnie po parę w pełni udanych lotów z całej 35 m góry. Długość lotów przekraczała 100 m. Miło mi dodać, że wśród tych nowych adeptów sztuki latania znalazła się też przedstawicielka płci pięknej — młoda dziewczyna.

Ostatnie loty w ubiegłym sezonie odbyły się w połowie listopada. Pomyślny przebieg wszystkich i to dość licznych lotów szkolnych jest w dużej mierze zasługą samej lotni, niemniej jednak widać, że jej pilotaż (jeśli lotnia jest prawidłowo wyregulowana i wyważona) nie jest rzeczą zbyt trudną, zwłaszcza dla osób posiadających tzw. wrodzony dryg do latania. A to dotyczy chyba większości tych, którzy decydują się na skok z lotnią w przestworza. Lotnia jest też sprzętem wybaczającym wiele błędów pilotażowych.

Kończąc ubiegłoroczny sezon lotny, zaczęliśmy już bieżący. Przymierzamy się do prawdziwego latania — w górach, bo na naszym terenie brak jest po prostu wzniesień powyżej 20—30 m. Moim zdaniem Żar jest szczególnie predysponowany na szybowisko żaglowe, przede wszystkim dla lotni. Może więc świetność tego pięknego ongiś szybowiska odżyje w nowej formie, bo w Polsce długotrwałe loty na lotniach pozostaną chyba na długo jeszcze związane z górami.



Dyrektor techniczny LOTU, uczestnik wojny w 1939 r., żołnierz II Armii WP, Władysław Janasz (z lewej) i Karol Kuch, mechanik lotniczy z 1939 r. i polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii (w środku). Z prawej: Grupa członków KOR.

KOR na OKĘCIU

Klub Oficerów Rezerwy przy Polskich Liniach Lotniczych LOT oraz Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zrzesza ludzi kilku generacji, b. żołnierzy frontów wschodniego i zachodniego.

Dla wielu służba w LOCIE jest przedłużeniem tej przed laty, pełnionej w stalowych mundurach. I aż trudno uwierzyć, skąd u tych ludzi tyle zapału i społecznego zaangażowania. Bądź co bądź mają poza sobą długi, wojenny okres trudów.

KOR jest jednym z inicjatorów propagandowych lotów dla młodych żołnierzy przodowników wyszkolenia, organizatorem wycieczek do miejsc związanych z historią polskiego oręża, aranżuje spotkania młodzieży z uczestnikami walk z hitlerowską Luftwaffe. Sekcja strzelecka, kierowana przez por. rez. Wacława Kusio, rywalizuje o palmę pierwszeństwa w dzielnicy Warszawa-Ochota.

Przy bliższym poznaniu życiorysy KOR-owców z LOTU składają się na pasjonującą lekturę. Wiele w nich barwnych zdarzeń, wojennych przygód, zwykłego ludzkiego bohaterstwa.

Jednym z seniorów Klubu Oficerów Rezerwy jest płk rez. Medard Konieczny. Karierę w lotnictwie rozpoczyna przed pół wiekiem. Losy II wojny światowej rzucają go na terytorium ZSRR. W Sielcach pilota „wyławia" generał Karol Świerczewski.

— Pilot, to marsz do lotnictwa — rzecze generał i Medard Konieczny wkrótce melduje się w Grigoriewskoje.

Starszy lotnik 1 pułku lotnictwa myśliwskiego nie dosiada pierwszej lepszej maszyny. Dla niego, polskiego pilota, jest ta najlepsza, podarowana przez prof. Messinga.

— Maszyna wyjątkowa — wspomni po latach jej pilot. — Wypielęgnowana przez robotników, o dużej zwrotności, lekka w prowadzeniu.

Mechanik samolotowy ppłk rez. Mikołaj Ryłow nie od razu znalazł się w lotnictwie. Początkowo w mundurze żołnierza radzieckiego, pod dowództwem płk. Skopenki, wyzwala Sandomierz. Po wojnie skierowany do OSL, po jej ukończeniu zajmuje się szkoleniem młodych pilotów. W LOCIE pełni obowiązki nawigatora.

Por. rez. Edward Kowalik kieruje wydziałem łączności w LOCIE — „nerwem" całego przedsiębiorstwa. We wrześniu 1939 r. w 3 dywizjonie myśliwskim, a następnie 300 i 309 dywizjonach w Wielkiej Brytanii. Od 1943 r. w składzie załóg odbywających do kraju loty z bronią i sprzętem. Łącznie 27 razy w niebezpiecznych rejsach. W 1944 r., zrzucony w okolicach Warszawy, włącza się w nurt pracy konspiracyjnej. Kawaler Krzyża Walecznych i Virtuti Militari.

Kpt. rez. pil. Włodzimierz Giedymin ma na koncie kilka zestrzeleń w walkach powietrznych we wrześniu 1939 r. Podczas okupacji uczestniczy w przygotowaniu lądowiska dla samolotu, którym wywieziono z kraju do Wielkiej Brytanii części pocisków rakietowych (elementów sterujących, materiału pędnego), wypróbowywanych przez hitlerowców na obszarze Polski. Obecnie pilotuje samolot-laboratorium, z pokładu którego przeprowadza się kontrolę naziemnych urządzeń radionawigacyjnych do kierowania ruchem samolotów pasażerskich.

Mjr rez. Mieczysław Korecki, weteran 4 dywizji piechoty. Od 1945 r. mechanik 7 samodzielnej eskadry transportowej, wydzielonej do specjalnych zadań: obsługi członków rządu, przedstawicieli dyplomatycznych, przewozu poczty, prasy. Eskadra staje się zalążkiem LOTU. Mjr Korecki należy do pionierów powojennego lotnictwa komunikacyjnego w Polsce. Aktualnie — technik pokładowy największych — Ił-62.

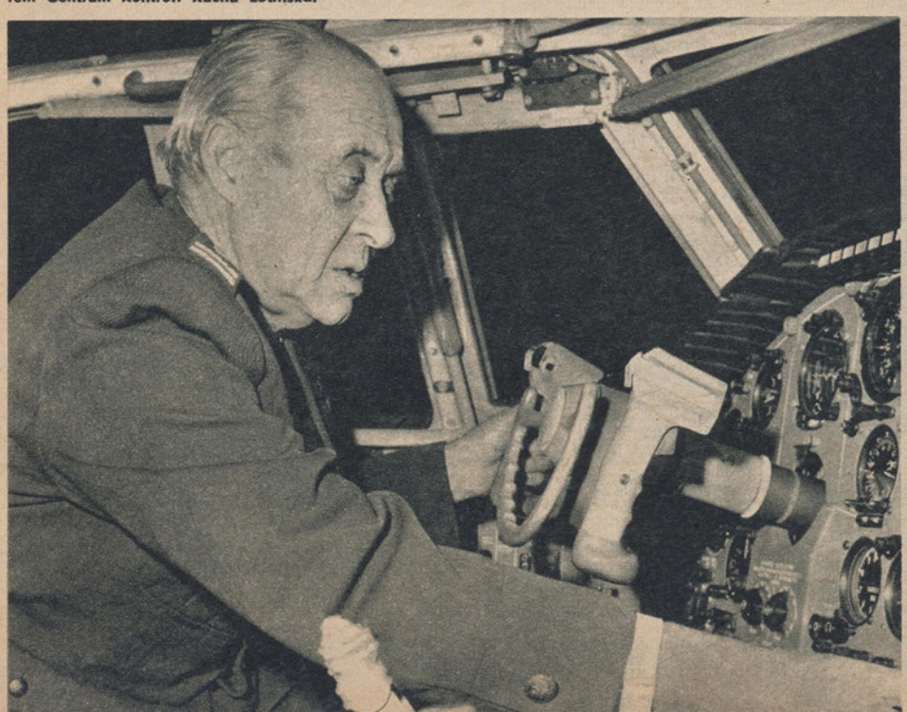
Płk rez. Feliks Sikorski jest bez lotniczej biografii. Ale i jego życiorys nie jest przez to uboższy. Od 1941 r. pełni służbę w Armii Radzieckiej. Ochotnik dywizji kościuszkowskiej. Pod Lenino jest dowódcą plutonu CKM. Po wojnie w szeregach KBW walczy przeciwko bandom UPA, uczestniczy w umacnianiu nowej władzy ludowej. Zajmuje odpowiedzialne stanowisko w Wojskach Ochrony Pogranicza. Przygotowuje wspomnienia o trudnych powojennych początkach w południowowschodnich rejonach kraju. Prezes KOR, aktywny członek PZPR.

Obrońcy Września, partyzanci, członkowie konspiracyjnej PPR, uczestnicy bitwy o Wielką Brytanię i żołnierze spod Lenino. Po latach ofiarnej służby w siłach zbrojnych nadal rozsławiają polskie skrzydła.

KOR-owcy z Okęcia... Do wojennych trofeów dodają nowe, uzyskiwane w trudzie codziennej pracy.

JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI

Pilot-weteran płk Medard Konieczny w kabinie transkontynentalnego Ił-62. Z prawej: Płk rez. LWP, członek PPR z okresu hitlerowskiej okupacji, Zygmunt Pawlak, jest szefem Centrum Kontroli Ruchu Lotniska.



Z JANUSZEM MEISSNEREM

rozmowa urodzinowa

Od blisko 50 lat Janusz Meissner poprzez swój niepowtarzalny warsztat literacki popularyzuje lotnictwo oraz jego idee. Swym świetnym piórem pasjonuje zarówno młodych, jak i starszych wiekiem czytelników. Już nie setki, a tysiące entuzjastów — pod wpływem bohaterów jego opowiadań i powieści — zadecydowało o wyborze zawodu lotnika. Już nie klucze i eskadry, ale całe pułki lotnicze uniosły się w przestworza dzięki Jego książkom.

Gdy mówimy Meissner, myślimy o lotnictwie. Gdy myślimy o dobrej książce lotniczej, mówimy po prostu Meissner.

Książki jego nie tylko bawią, wychowują, ale również uczą. W nich bowiem odnajdujemy ludzkie sprawy i problemy, a często porównujemy je ze swoimi. Bo nasz znakomity pisarz niepostrzeżenie wciąga nas w losy bohaterów swych książek, które stają się nam bardzo bliskie.

U Janusza Meissnera odkrywamy także piękny język pisarski: prosty, zwięzły, komunikatywny.

Autor „Niebieskich dróg" pisze o lotnictwie z wielką znajomością rzeczy, umie wydobyć z pracy ludzi lotnictwa ciepłe i miłe czytelnikom elementy romantyzmu, podkreślając jednocześnie cechy zwyczajności zawodu lotnika. Swymi książkami trafia w gusty zwykłych czytelników. Dlatego szybko staje się ich ulubionym autorem.

Straciły sens sformułowania o Meissnerze, jako pisarzu wyłącznie lotniczym. Błysnął on bowiem swym talentem, pisząc książki o tematyce morskiej i łowieckiej, przyjęte równie entuzjastycznie jak lotnicze.

Janusz Meissner napisał 52 książki. Wiele spośród nich określono jako bestsellery, kilka zyskało rozgłos nie tylko w kraju, ale i za granicą, inne natomiast stały się wydarzeniami roku, a jeszcze inne przeniesiono na taśmę filmową.

Ostatnio Wydawnictwo Literackie w Krakowie przystąpiło do publikacji obszernego wyboru dzieł Janusza Meissnera, obliczonego na 20 tomów. Do tej pory ukazało się ich już sześć.

O popularności Janusza Meissnera świadczą nakłady jego książek: w języku polskim ukazało się 3 950 000 egz., w językach obcych natomiast 1 964 000 egz.

W pierwszej połowie stycznia 1976 r. odwiedziłem znakomitego pisarza w Krakowie. Przy małej czarnej przeprowadziłem rozmowę urodzinową. 75 rocznica urodzin popularnego pisarza zbiega się z inną, blisko półwiekową działalnością — literacką, znaczącą i liczącą się w naszym kraju. Zasługi bowiem Janusza Meissnera dla lotnictwa są tak ogromne, iż nie sposób określić ich jednoznacznie.

— Cała Pana twórczość literacka wyrosła z życiowych doświadczeń, głównie lotniczych. Dostarczały one Panu tworzywa do wielu opowiadań i powieści. Czy Pan w swym pisarstwie kierował książki do określonego grona odbiorców?

— Książki moje kieruję do wszystkich. Piszę jednak tak, aby każdy inteligentny czytelnik mógł je zrozumieć. Dlatego też unikam różnego rodzaju niedomówień, zbędnej filozofii; nie jestem też zwolennikiem stosowania modnych kierunków literackich. Moim życiowym credo było i jest: pisać w sposób prosty, zrozumiały i przekonywający. Uważam, że prostota w pisarstwie to rzecz najtrudniejsza.

— Prosty, zrozumiały język pisarza zawsze znajduje aprobatę czytelnika. Ostatnio, w czasie rozmowy z kierownikiem jednej z większych bibliotek warszawskich, dowiedziałem się, że Pana książki należą do najbardziej zniszczonych. Fakt ten świadczy o ogromnej poczytności. Potwierdzają to zresztą prowadzone statystyki. Czy Pan ceni sobie kontakty z Czytelnikami?

— Nieprzerwanie otrzymuję dużo listów od czytelników moich książek. Czytam je wszystkie. Cieszą mnie one bez względu na treść, formę, przekazywane myśli, oceny, uwagi. Odpowiedzi na listy zabierają mi sporo czasu, ale nie żałuję go, ponieważ kontakty z czytelnikami uważam za jedne z ważniejszych w twórczości pisarskiej. Brak listów od czytelników jest ostrzeżeniem dla piszącego.

— Słyszałem, że listy czytelników do Pana adresowane są tylko: Kraków, a z zagranicy jeszcze krócej: Janusz Meissner w Polsce. Listy docierają pod wskazany adres, dzięki Pana popularności oraz sprawności naszej poczty. Czy można określić wiek piszących do Pana czytelników?

— Raczej nie. Otrzymuję listy czytelników w wieku od siedmiu do osiemdziesięciu lat.

— Czy spośród tysięcy listów mógłby Pan wybrać jeden, jakiś charakterystyczny, który pozostał Panu w pamięci?

— Owszem. List pilota, któremu podczas lotu przestał pracować jeden z silników. Wówczas to — jak mi opisał szczegółowo to wydarzenie — przypomniał sobie opis w jednej z moich książek. Można to nazwać zbiegiem okoliczności, ale opis ten dobrze zapamiętany przez czytelnika — jak sam stwierdził — pomógł mu uratować samolot, a wraz z nim ludzi na pokładzie.

— Świadczy to o prawidłowości opisów w Pana książkach. Aby napisać dobrą książkę, trzeba wiele rzeczy sprawdzić, doświadczyć, przekonać się i nauczyć. Czy mógłby Pan przytoczyć jakieś szczegóły na ten temat?

— Przed napisaniem „Niebieskich dróg" otrzymałem zezwolenie dyrektora Polskich Linii Lotniczych LOT na odbycie lotów rejsowych w charakterze członka załogi. Zebrałem wówczas wiele cennego materiału. Przed pisaniem książek o tematyce morskiej ponad rok studiowałem materiały tematycznie związane z korsarstwem, żeglugą, nawigacją, budową okrętów itp. Przez pewien czas pracowałem pod zmienionym nazwiskiem na różnych stanowiskach w porcie. Nie muszę ukrywać, iż dość szybko mnie wyrzucano, ponieważ niewiele umiałem. Podejmowałem inną pracę. Zebrałem obfity materiał, niemożliwy do uzyskania w inny sposób. Wszystko zakończyło się szczęśliwie; nie rozpoznano mnie. Później, gdy dowiedziano się kim byłem naprawdę, przepraszano mnie za nie najlepsze traktowanie. Teksty przeze mnie napisane konsultował mój młodszy brat, Tadeusz, kapitan żeglugi wielkiej. Nie ukrywam, było sporo poprawek.

— Najprzyjemniejsze są jednak bezpośrednie kontakty pisarza z czytelnikami w trakcie spotkań autorskich. Ile Pan miał takich spotkań?

— Trudno mi powiedzieć dokładnie. Będę bliski prawdy, jeśli określę liczbę tych spotkań na około tysiąc.

— Które ze spotkań utkwiło Panu najbardziej w pamięci?

— Wieczór autorski w Zamościu. Spóźniłem się wtedy — ze względów ode mnie niezależnych — ponad dwie i pół godziny. Wszyscy jednak czekali na mnie cierpliwie; wierzyli, że na pewno przyjadę. Wieczór upłynął w miłej i serdecznej atmosferze.

— Czy miał Pan spotkania autorskie poza granicami kraju?

— Tak, w Związku Radzieckim. Mówiąc dokładniej, w środowisku literackim Kijowa. Znam dobrze język rosyjski. Spotkanie okazało się ciekawe zarówno dla mnie, jak i dla radzieckich pisarzy. Pomogła w tym zapewne swobodna wymiana pytań i odpowiedzi, wolna od tłumaczenia każdego zdania z języka na język, a także koleżeńska atmosfera kijowskiego środowiska twórczego.

— O co Pana pytają najczęściej Czytelnicy na spotkaniach autorskich?

— O mój warsztat pisarski.

— Jeśli już mowa o warsztacie pisarskim, to myślą przewodnią twórczości, jaką Pan reprezentuje, jest przygoda. Dlaczego właśnie przygoda?

— Czytelnik, a szczególnie młody, szuka w książkach emocji, ciekawej fabuły, rzeczy porywających, a nade wszystko opisów trzymających go w napięciu. Ja natomiast staram się zaspokoić jego potrzeby. Moim zamierzeniem jest, aby pisane przeze mnie książki miały podłoże wychowawcze, społeczno-obywatelskie, dydaktyczne. Staram się to wszystko uzyskać poprzez wielką przygodę.

— Bohaterowie Pana książek są ludźmi prawdziwymi, wziętymi z życia i dlatego tak bardzo podobają się czytelnikom. Mało, chcą oni nimi być. O tym, że tak jest naprawdę, miałem okazję przekonać się wielokrotnie rozmawiając z przyszłymi lotnikami, bądź już doświadczonymi pilotami lotnictwa cywilnego i wojskowego. Czy w tym przypadku są to Pana świadome zamierzenia w twórczości literackiej?

— Jak najbardziej. Tylko postacie dobrze osadzone w środowisku, nakreślone przez pisarza barwnie i ciekawie, mogą zyskać aprobatę czytelnika.

— Mówiąc krótko: trzeba znać lotnictwo, aby o nim pisać?

— Z całą pewnością. Jeśli chodzi o mnie, to mój zawód — pilota wojskowego, a później instruktora i szefa pilotażu w szkole dęblińskiej — dał mi materiał do pisania. Wtedy, gdy zaczynałem publikować swoje pierwsze opowiadania, a następnie książki, byłem w tej dziedzinie twórczości nowatorem. Oczywiście mam na myśli nasz kraj. Moje doświadczenie wyniesione z lotnictwa ułatwiło mi pisanie o nim. Musiałem się natomiast uczyć samej techniki pisania, w której — rzecz zrozumiała — nie byłem najmocniejszy...

— Pamiętam dobrze pierwsze Pana książki, które czytałem z wypiekami na twarzy. Nie byłem wyjątkiem. Podobne zainteresowanie udzielało się też moim kolegom. Tytuły te pozostały na długo w pamięci: „Hangar nr 7", „Licznik z czerwoną strzałką", „Latający diabeł" albo „Szkoła Orląt". Może dzisiaj oceniam je trochę surowiej, ale po ponownym przeczytaniu powracają wrażenia wyniesione z pierwszej lektury. Nie ukrywam, byłem oczarowany Pana książkami. Jak Pan ocenia dzisiaj pierwsze napisane przez siebie książki?

— Jak ten kto wraca do swej młodości, swej pierwszej miłości, pierwszych startów i lądowań: dość surowo, ale z sentymentem, nie bez wzruszenia.

— Ma Pan w swoim dorobku pisarskim 52 tytuły, z których zdecydowaną większość stanowią książki o tematyce lotniczej. Która spośród nich jest najbliższa Pana sercu?

— Książka o Staszku Latwisie, moim uczniu w Dęblinie, człowieku niezwykle szlachetnym, który może być wzorem do naśladowania dla pilotów, a także dla młodzieży lotniczej. Opowieść o nim nosi tytuł „Pilot gwiaździstego znaku". Treść książki wiąże się z okresem mojego pobytu w szkole dęblińskiej, do którego chętnie wracam myślami i który darzę ogromnym sentymentem.

— Które z opowiadań ceni Pan najwyżej, które podobnie jak „Pilot gwiaździstego znaku" są Panu najbliższe i najmilsze?

— Te wszystkie, które dotyczą okresu dęblińskiego.

— Czy Pan zostałby pisarzem, gdyby nie był pilotem?

— Przypuszczam, że nie...

Pan Janusz Meissner zastanawia się, bierze do ręki filiżankę z kawą, unosi ją do ust, popija, a potem delikatnie stawia na spodeczku.

— Raczej nie — mówi z przekonaniem. — Mój zawód był bodźcem do rozpoczęcia działalności pisarskiej.

— A gdyby Pan po raz drugi miał od początku żyć, czy wybrałby tę samą drogę, na którą wkroczył Pan mając osiemnaście lat?

— Żyłbym prawie tak samo jak żyłem do tej pory. Może wprowadziłbym minimalne poprawki. Mam na myśli surowsze wymagania w stosunku do siebie.

— Jakiej książce poświęcił Pan najwięcej czasu? Mam na myśli okres zarówno zbierania materiału do książki, jak i jej pisania.

— Książce o lotnikach z Transport Command pt. „Dla zwycięstwa".

— Słyszałem, że Pana twórczość literacka stała się tematem dwóch prac magisterskich?

— To prawda. Nie są to prace równorzędne. Jedną z nich oceniam dość wysoko, ponieważ jej autor wnikliwie przeprowadził analizę mojej twórczości pisarskiej.

— Bardzo interesującym materiałem do Pana biografii jak i znaczącym przyczynkiem do dziejów lotnictwa polskiego są trzytomowe wspomnienia. Czy zamierza Pan napisać również i tom czwarty?

— Przez najbliższych kilka lat nie będę miał na to czasu. Pracuję — jak Panu wiadomo — nad obszernym wyborem moich opowiadań i powieści, które ukazują się co pewien czas nakładem Wydawnictwa Literackiego w Krakowie.

— Dlaczego Pan zdecydował się jedynie na wybór swego dorobku literackiego?

— Uważam, że wszystkiego, co napisałem, nie ma potrzeby wydawać.

— Jest Pan bardzo wymagający?

— Chyba tak. Wymagania wobec samego siebie i to coraz surowsze, podobnie jak i doświadczenie pisarskie, przychodzą z upływem lat. Zawodu pisarza, jednego z najtrudniejszych i najbardziej odpowiedzialnych, nie można się nauczyć raz na całe życie. Trzeba nieustannie uzupełniać wiedzę, ciągle się uczyć, pracować nad sobą, doskonalić warsztat pisarski.

— Jest Pan autorem kilku scenariuszy filmowych. Ostatni miał realizować Leonard Buczkowski...

— Po ustaleniu wspólnych założeń do scenariusza filmu pt. „Cel na noc dzisiejszą: Berlin", Buczkowski umarł. Zadanie było bardzo trudne. Scenariusz miałem napisać w oparciu o dwie moje książki: „Żądło Genowefy" oraz „L jak Lucy", przy czym losy wojenne kilku ludzi musiałem przedstawić w filmie półtoragodzinnym. Dotrzymałem umowy, napisałem pełną wersję scenariusza i przesłałem do dyrekcji WFF w Łodzi. Został on zatwierdzony przez kolegium, ale do produkcji nie został skierowany, ponieważ brak było reżysera, który by zainteresował się tym tematem, trudnym technicznie.

— Jaki jest Pana stosunek do władz lotniczych?

— Bardzo życzliwy. Jest mi miło, że mnie dostrzegają, cieszę się, że o mnie pamiętają. Mam w tym przypadku na myśli zarówno władze lotnictwa wojskowego, jak i cywilnego.

— Czy Pan czyta nasz tygodnik?

— Czytam systematycznie. Zawiera on wiele interesujących materiałów, głównie na temat lotnictwa współczesnego, które mnie ciekawią najbardziej. Do całego zespołu żywię dużo sympatii za interesujące publikacje, a szczególnie inicjatywy i pomysły, choćby tej z lotniami. Życzę zespołowi dalszych sukcesów.

— Dziękuję za interesującą rozmowę. Jednocześnie z okazji 75 rocznicy Pana urodzin, w imieniu naszych czytelników jak również całego zespołu redakcyjnego, życzę dużo zdrowia, długich lat życia oraz kontynuowania dalszych zamierzeń w twórczości literackiej. Czekamy na kolejne Pana książki.

Pan Janusz Meissner jest wzruszony. Po chwili mówi:

— Bardzo dziękuję za pamięć.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI

rekordowy memoriał

Wielką gwiazdą XXI Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera jest **ADELA DANKOWSKA.** Nie tylko wygrała ze wszystkimi, i to najlepszymi pilotami w kraju, ale ustanowiła niezwykle trudny do pobicia rekord — zgromadziła na swym koncie aż **47 319 punktów!** Jest to wynik wykonania trzech dobrych, wysoko punktowanych w CZS konkurencji i przede wszystkim premii za ustanowienie w 1975 r. trzech nowych rekordów świata oraz dodatkowo czterech rekordów Polski. A przypomnijmy, że memoriałowa premia za rekord świata wynosi 5 000 pkt., natomiast za rekord kraju — 3 000 pkt. Łącznie więc pani Adela tylko za rekordy zgromadziła aż 27 000 memoriałowych punktów!

W naszych całorocznych zawodach Adela Dankowska zwyciężyła po raz trzeci (poprzednio w latach 1967 i 1973), wyrównując rekord trzech zwycięstw, należący dotąd do Pelagii Majewskiej. Po raz trzeci też nazwisko A. Dankowskiej zostanie wyryte na naszej redakcyjnej nagrodzie, którą stanowi miniatura warszawskiego Pomnika Lotnika, wystawiona w sali tradycji Aeroklubu PRL.

Tak więc do swych wielkich sukcesów w 1975 r., instruktorka lotnicza CWL Leszno, Adela Dankowska, dorzuciła jeszcze jeden — zwycięstwo w naszych całorocznych zawodach. Serdecznie gratulujemy jej tego kolejnego sukcesu.

Po rekordowym nokaucie pani Adeli niewiele mieli do powiedzenia w walce o zwycięstwo w memoriale pozostali piloci. Niemniej walka o pozostałe czołowe pozycje była bardzo interesująca. Przy podobnych liczbach punktów za osiągnięte rezultaty o kolejności decydowały premie za rekordy. Drugie miejsce w CZS zajął więc dwukrotny rekordzista Polski (prędkość na trójkącie 750 km i odległość po trasie trójkątnej), również instruktor lotniczy CWL Leszno, **Janusz Centka.**

Nowy rekordzista kraju w przelocie docelowo-powrotnym i reprezentant Polski na najbliższe mistrzostwa świata, **Henryk Muszczyński** z Aeroklubu Ostrowskiego, zajął trzecie miejsce.

Rekordzistom niewiele ustępują trzej następni piloci. **Stanisław Wujczak,** również instruktor lotniczy CWL Leszno, jest czołowym pilotem w kraju oraz członkiem kadry narodowej i jego bardzo dobry rezultat nie jest niespodzianką. Natomiast o wielkim sukcesie mogą mówić piloci spoza kadry: **Henryk Jurczak** z Aeroklubu Poznańskiego i **Jan Pisarkiewicz** z Aeroklubu Łódzkiego. Memoriał Bitnera jest jednak tą formą rywalizacji, która również pilotom spoza kadry daje szansę skutecznej walki z najlepszymi pilotami w kraju. Potrzebne są jednak do tego duże możliwości latania w aeroklubie

Do swych sukcesów w 1975 r. Adela Dankowska dorzuciła zwycięstwo w XXI Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera.

WYNIKI XXI CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI" O MEMORIAŁ RYSZARDA BITNERA ZA 1975 ROK

Miejsce	Pilot	Aeroklub	Docel.		Docel.-pow.		Δ 100		Δ 200		Δ 300		Δ 400		Δ 500		Δ 750		Premia za rekordy	Suma pkt.
			km	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.		
1	Adela Dankowska	Poznań	—	—	87,96	6473	—	—	—	—	—	—	—	—	73,63	7040	69,78	6806	27 000	47 319
2	Janusz Centka	Poznań	—	—	—	—	—	—	—	—	103,20	6664	—	—	92,77	6501	93,07	8401	6 000	27 566
3	Henryk Muszczyński	Ostrów	—	—	100,98	9318	—	—	117,71	6182	—	—	—	—	89,73	6288	—	—	3 000	24 788
4	Stanisław Wujczak	Poznań	—	—	96,06	8973	—	—	—	—	103,79	6711	—	—	91,09	6383	—	—	—	22 067
5	Henryk Jurczak	Poznań	—	—	—	—	111,58	6641	116,55	8607	92,02	6801	—	—	—	—	—	—	—	22 049
6	Jan Pisarkiewicz	Łódź	—	—	70,53	5688	77,56	5342	104,11	10982	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 012
7	Halina Rynkiewicz	Warszawa	—	—	—	—	104,00	4508	—	—	102,83	9027	—	—	100,96	7365	—	—	3 000	20 900
8	Edward Popiołek	Kraków	—	—	90,18	8050	99,96	4595	100,49	4976	—	—	—	—	—	—	—	—	3 000	20 621
9	Piotr Szczepański	Warszawa	—	—	99,73	5616	—	—	86,85	7194	—	—	—	—	95,54	6933	—	—	—	19 743
10	Andrzej Bylok	Bielsko-Biała	—	—	84,90	6783	—	—	—	—	95,30	5894	—	—	96,18	7047	—	—	—	19 724
11	Franciszek Szachewicz	Warszawa	—	—	—	—	111,69	6789	101,41	6611	102,83	6026	—	—	—	—	—	—	—	19 426
12	Adam Sosnowski	Białystok	—	—	70,24	6824	—	—	66,23	4554	75,12	7240	—	—	—	—	—	—	—	18 618
13	Janusz Gogała	Wrocław	—	—	—	—	—	—	—	—	96,19	6005	89,45	5631	98,11	6882	—	—	—	18 518
14	Stanisław Witek	Wrocław	—	—	—	—	—	—	101,39	6166	97,97	5507	—	—	92,49	6481	—	—	—	18 154
15	Wiktor Sznurowski	Warszawa	—	—	—	—	—	—	—	—	85,22	4712	73,00	6111	100,80	7319	—	—	—	18 142
16	Marian Felczykowski	Toruń	—	—	73,47	5080	96,00	5434	—	—	—	—	—	—	72,00	7277	—	—	—	17 791
17	Julian Ziobro	Krosno	—	—	—	—	—	—	100,75	5421	99,28	5697	—	—	93,64	6562	—	—	—	17 680
18	Franciszek Kępka	Bielsko-Biała	—	—	—	—	98,26	5479	117,71	6182	88,71	5753	—	—	—	—	—	—	—	17 414
19	Henryk Poźniak	Stalowa Wola	—	—	—	—	—	—	90,00	5002	88,71	5753	—	—	93,06	6521	—	—	—	17 276
20	Wiesław Balonis	Bałystok	—	—	61,93	5993	76,63	4354	—	—	72,47	6659	—	—	—	—	—	—	—	17 006
21	Romuald Szamkołowicz	Szczecin	—	—	82,50	6419	72,26	4183	82,31	6294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 896
22	Adam Sikora	Ostrów	—	—	71,40	5650	—	—	62,10	4838	66,24	6005	—	—	—	—	—	—	—	16 493
23	Stanisław Skonieczny	Bydgoszcz	—	—	86,67	6779	90,81	4421	91,55	5283	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 483
24	Roman Karbolewski	Ostrów	—	—	82,98	4826	—	—	70,66	5895	73,56	5369	—	—	—	—	—	—	—	16 090
25	Roman Kościelny	Bielsko-Biała	—	—	—	—	103,80	5440	98,09	4808	99,90	5824	—	—	—	—	—	—	—	16 072
26	Henryk Koprowicz	Włocławek	—	—	—	—	—	—	90,88	5226	82,84	5350	—	—	63,15	5376	—	—	—	15 952
27	Henryk Tobola	Słupsk	—	—	70,43	4226	—	—	105,64	6099	73,41	4874	—	—	—	—	—	—	—	15 199
28	Edward Makula	Katowice	—	—	—	—	—	—	100,49	4976	85,39	4619	—	—	76,88	5389	—	—	—	14 984
29	Andrzej Kmiotek	Warszawa	—	—	—	—	98,78	5294	83,47	4583	77,18	4945	—	—	—	—	—	—	—	14 822
30	Mirosław Gajewski	Kielce	—	—	—	—	84,32	5590	—	—	—	—	75,43	4860	513 n	4360	—	—	—	14 810
31	Ryszard Aszurkiewicz	Lubin	—	—	—	—	80,00	4469	68,00	3677	74,22	5392	—	—	—	—	—	—	—	14 538
32	Marian Duda	Poznań	—	—	414 n	3928	—	—	—	—	81,35	5223	—	—	62,33	5309	—	—	—	14 460
33	Zbigniew Rauch	Gdańsk	506	3531	78,39	5775	—	—	89,56	5114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 420
34	Eligiusz Wawrzyniak	Lubin	—	—	—	—	85,87	4890	61,98	3219	84,77	6219	—	—	—	—	—	—	—	14 328
35	Marek Możejewski	Szczecin	—	—	66,89	4889	77,61	4087	82,50	5336	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 312
36	Ireneusz Dobczyński	Poznań	—	—	—	—	115,55	5316	104,74	5274	69,37	3687	—	—	—	—	—	—	—	14 277
37	Hanna Badura	Bielsko-Biała	—	—	—	—	94,50	3906	74,46	3830	—	—	—	—	88,15	6177	—	—	—	13 913
38	Andrzej Szeszko	Łódź	—	—	61,28	4488	—	—	62,10	4125	72,04	5267	—	—	—	—	—	—	—	13 889
39	Piotr Wojda	Białystok	—	—	59,38	5789	76,50	3670	—	—	61,80	4260	—	—	—	—	—	—	—	13 719
40	Bolesław Kochanowski	Wrocław	—	—	—	—	84,32	3130	97,09	5165	93,36	5362	—	—	—	—	—	—	—	13 657
41	Jerzy Adamkiewicz	Kielce	—	—	645 n	4515	107,59	4759	—	—	81,48	4514	—	—	—	—	—	—	—	13 388
42	Waldemar Jaworski	Świdnik	—	—	—	—	65,00	2800	—	—	73,41	5461	—	—	510 n	5100	—	—	—	13 361
43	Kazimierz Faryniarz	Lubin	—	—	72,00	4504	73,70	3930	—	—	67,69	4849	—	—	—	—	—	—	—	13 283
44	Zbigniew Mrozek	Dęblin	—	—	60,00	4100	—	—	70,38	4208	65,96	4696	—	—	—	—	—	—	—	13 004
45	Tadeusz Snochowski	Lubin	—	—	—	—	85,09	4309	63,45	3005	85,17	5687	—	—	—	—	—	—	—	13 001
46	Andrzej Bański	Warszawa	—	—	76,14	5122	83,12	3852	71,76	4010	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 984
47	Bogusław Peczela	Kielce	—	—	68,42	3776	90,42	4345	78,26	4697	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 818
48	Andrzej Jędrzejczuk	Dęblin	—	—	41,80	3875	—	—	72,07	4237	64,28	4528	—	—	—	—	—	—	—	12 640
49	Stanisław Kaźmierczak	Włocławek	—	—	—	—	99,40	7562	—	—	60,46	5006	—	—	—	—	—	—	—	12 568
50	Gromosław Czempiński	Poznań	—	—	—	—	92,88	4334	92,24	4399	73,15	3762	—	—	—	—	—	—	—	12 495

Szybowce — na pierwszym planie „Jantary" — na starcie w CWL Leszno, gdzie w ub.r. uzyskano większość rezultatów, liczących się w naszych Całorocznych Zawodach Szybowcowych.
Zdjęcia: St. Jasko i H. Kucharski

macierzystym. Widać, że takie panują tak w Poznaniu jak i Łodzi. Ciekawostką jest, że Henryk Jurczak wszystkie swoje piękne rezultaty uzyskał na „Zefirze", natomiast Jan Pisarkiewicz na akrobacyjnym (!) „Kobuzie". Oczywiście na tych szybowcach jest znacznie trudniej uzyskać bardzo dobry rezultat niż na znakomitym „Jantarze". Procentują tu jednak przeliczniki, które w pewnej mierze zrównują szanse pilotów latających na różnych szybowcach. Dla przykładu, rezultat — w punktach — uzyskany na „Kobuzie" mnoży się przez współczynnik 1,40, natomiast na „Jantarze" — przez 0,7.

Przypomnijmy wszystkie współczynniki szybowców, stosowane obecnie w Całorocznych Zawodach Szybowcowych: „Lis", „Kobuz" — 1,40; „Mucha Standard", „Jaskółka", „Jaskółka L", „Kormoran", „Bocian", „Bekas", — 1,25; „Pirat" — 1; „Foka-C" — 0,98; „Foka-4", „Foka-5", „Foka-45" — 0,95; „Zefir-2", „Zefir-3", „Zefir-4", „Halny" — 0,92; „Cobra-15" — 0,85; „Cobra-17", „Orion" — 0,80; „Jantar-1" — 0,70.

Współczynniki te powodują, że CZS są zawodami dla wszystkich pilotów i szybowców. Inna sprawa, że dla pełniejszego zrównania szans niektóre ze współczynników wymagają pewnej korekty. Na przykład wydaje się, że dla „Cobry-15" zamiast współczynnika 0,85 właściwszy byłby 0,90, a dla „Cobry-17" i „Oriona" — 0,85 (zamiast 0,80).

Powróćmy jednak do rezultatów XXI CZS. Druga w kolejności kobieta na memoriałowej liście wyników **Halina Rynkiewicz** z Aeroklubu Warszawskiego zajmuje także wysoką, siódmą pozycję. Nowa rekordzistka Polski na trójkącie 500 km, wykonanym po starcie ze stolicy, wyprzedziła wielu znanych pilotów, z kadrowiczem i byłym — chociaż ubiegłorocznym — rekordzistą Polski w przelocie docelowo-powrotnym, **Edwardem Popiołkiem** z Aeroklubu Krakowskiego.

Cztery następne miejsca, od 9 do 12, zajęli znów niekadrowicze: **Piotr Szczepański** z Aeroklubu Warszawskiego, młody **Andrzej Bylok** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, **Franciszek Szachewicz** z Aeroklubu Warszawskiego i **Adam Sosnowski** z Aeroklubu Białostockiego. Wszyscy mogą mówić o dużym sukcesie.

Minęły wprawdzie czasy, kiedy uczestnicy mistrzostw Polski kwalifikowani byli wyłącznie na podstawie miejsc zajętych w memoriale. W tej mierze memoriał zastąpiony został z lepszym skutkiem przez system lig. Niemniej i teraz CZS są furtką do szybkiego awansu zawodniczego. Pięciu najlepszych pilotów w memoriale, poza kadrą narodową i pilotami z zawodów ligowych, kwalifikuje się do I ligi, czyli szybowcowych mistrzostw Polski. Wynikami w XXI memoriale prawo startu w mistrzostwach kraju w 1976 r. wywalczyli sobie: **Henryk Jurczak** (Poznań), **Jan Pisarkiewicz** (Łódź), **Piotr Szczepański** (Warszawa), **Andrzej Bylok** (Bielsko-Biała) i **Franciszek Szachewicz** (Warszawa). Natomiast prawo startu w zawodach krajowych, czyli II lidze, na podstawie wyników memoriałowych zdobyli: **Adam Sosnowski** (Białystok), **Wiesław Balonis** (Białystok), **Stanisław Skonieczny** (Bydgoszcz), **Roman Karbolewski** (Ostrów) i **Roman Kościelny** (Bielsko-Biała).

Tak więc prawie 16 000 punktów następnego na liście pilota, Henryka Koprowicza z Włocławka, nie wystarczyło mu, aby zakwalifikować się nawet do drugiej ligi. Jest to też swoisty rekord zeszłorocznego memoriału. Poziom uczestników CZS nie tylko się podniósł, ale i bardzo wyrównał. Dobrze to świadczy o pilotach i aeroklubach, które oni reprezentują. Jest przy tym sporo młodych, bardzo obiecujących pilotów. Ale i piloci bardziej doświadczeni i starsi nieco wiekiem trzymają się znakomicie. W szybownictwie niełatwo dojść do wysokiego poziomu, ale kto go osiągnie, ma większe niż w innym sporcie szanse być dobrym przez wiele lat.

Na odzielną wzmiankę zasługuje Centrum Szybowcowe w Lesznie, w którym latanie memoriałowe stało i ciągle stoi na bardzo wysokim poziomie, skąd wielu pilotów z różnych aeroklubów kraju startowało po punkty w CZS. Bardzo dobrzy piloci leszczyńskiego Centrum pracują jednak wciąż na konto Aeroklubu Poznańskiego, którego są członkami. W nowym podziale administracyjnym kraju brzmi to trochę groteskowo. Leszno jednak, jak dotąd, nie zdecydowało się na powołanie do życia swojego aeroklubu.

Szczegółowa lektura tabeli 50 najlepszych wyników XXI Całorocznych Zawodów Szybowcowych — zestawionej jak zwykle bardzo pracowicie przez **Urszulę Śliwak** z Biura ZG APRL, której za to serdecznie dziękujemy — nasunie zapewne czytelnikom także własne uogólnienia i wnioski. Szczególnie interesująca będzie to lektura, jak zresztą zawsze, dla pilotów szybowcowych. Dla każdego z nich znalezienie się na tej liście jest powodem do zadowolenia i nierzadko satysfakcji, tym większej, jeśli jego nazwisko znajduje się wysoko. Nie przesadzimy bowiem, jeśli powiemy, że memoriał Bitnera jest najpopularniejszą w kraju imprezą szybowcową dla najszerszego grona pilotów.

Zakończenie XXI CZS oznacza również początek XXII Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Do udziału w nich zapraszamy wszystkich naszych pilotów, tak mistrzów i rekordzistów jak tych, którym dopiero marzą się sukcesy. Mamy nadzieję, że nasze zawody, tak jak dotąd, przyniosą im wiele radości z podniebnej walki i satysfakcji z osiągniętych rezultatów; że aerokluby dobrze i skutecznie organizujące latanie memoriałowe będą dalej wysyłać jak najczęściej swoich pilotów na ambitne trasy; że aerokluby, które zaniedbały tę formę latania, nie będą w roku bieżącym żałować wysiłku i pokażą na co ich rzeczywiście stać.

Na tę aktywność liczy nasze szybownictwo.

HENRYK KUCHARSKI

NASZE TRASY

RÓWNIEŻ V-1

Czas zabrać głos w sprawie, która wielu ludzi nurtuje już od długiego czasu. Chodzi mianowicie o wypróbowywanie przez Niemców w czasie okupacji na terenie Polski samolotu-pocisku V-1. Na temat V-1 i V-2 napisał, jak wiadomo, książkę Michał Wojewódzki. W ostatnim czasie ukazało się trzecie wydanie tej książki. O co więc chodzi autorowi niniejszego felietonu oraz mgr. inż. M. Prażmowskiemu, który nadesłał już do nas czwarty z kolei list?

Otóż p. Prażmowski, równie jak inni badacze hitlerowskich poczynań w Polsce podczas okupacji, twierdzi i przekonywająco udowadnia, iż Niemcy — obok rakiet V-2 — wypróbowywali w Polsce z poligonu w Bliźnie także V-1. Dla poparcia słuszności własnych twierdzeń nasz czytelnik przysłał nam również relację Eugeniusza Letkiewicza, oficera wywiadu polskiego podziemia, skierowanego ongiś specjalnie do akcji rozszyfrowania poligonu rakietowego Blizna, który — będąc uczestnikiem walki o wydarcie hitlerowcom tajemnicy broni V — stwierdza kategorycznie: „W Bliźnie próbowano również V-1, używając do startu rampy o konstrukcji stalowej, której oś skierowana była na północny-wschód. Widziałem starty V-1". Inż. Prażmowski przysłał nam ponadto do redakcji kasetę z taśmą magnetofonową, z nagraniem relacji Eugeniusza Letkiewicza o próbach dokonywanych w Polsce przez Niemców z V-1. Z relacji tej wynika najzupełniej jasno, co już dawno stara się udowodnić p. Prażmowski, iż próby takie istotnie były dokonywane.

Autor książki „Akcja V-1, V-2" — niestety, nie pisze o tym jasno w najnowszym jej wydaniu (mimo, iż został powiadomiony o rezultatach badań inż. Prażmowskiego i innych osób). A tymczasem... żyjący jeszcze naoczni świadkowie polscy prób hitlerowskich w Bliźnie, mieszkańcy okolic Niska i Stalowej Woli, stwierdzają jednogłośnie, że widzieli przelatujące nad ich głowami pociski, których dokładne opisy wskazują na to, iż mogły to być tylko V-1. Wywody laików — potwierdzają w całej rozciągłości stwierdzenia specjalistów, jak wyżej już wspomniany Eugeniusz Letkiewicz oraz inż. Prażmowski.

Nasz czytelnik, inż. Prażmowski, przeprowadził wiele rozmów z mieszkańcami okolic Niska i Stalowej Woli, którzy widzieli latające V-1, produkowane masowo przez Niemców na przełomie lat 1943—1944, a wypróbowywane — w Polsce! Ludzie ci stwierdzają, iż pociski te nadlatywały na dość niskim pułapie, z kierunku na wschód od miejscowości Górno w kierunku na północny-wschód. Eskortowane one były przez samoloty śmigłowe, lecące na wyższym pułapie. W rozmowach inż. Prażmowski posługiwał się bardzo prostym testem: pokazywał rysunki i fotografie V-1 i V-2: wszyscy bez wyjątku wskazywali na V-1 jako ten pocisk, kórych wiele widzieli w locie.

Właśnie fakt wypróbowywania w Polsce przez hitlerowców, obok V-2, również V-1 — winien być wreszcie jasno i niedwuznacznie podkreślony. Pomijając wszystkie inne aspekty — pionierski wysiłek Polaków w walce z hitlerowskimi broniami V winien być w całej rozciągłości, łącznie z V-1, odnotowany i potwierdzony.

Oddamy tym hołd cieniom tych, którzy polegli walcząc o wydarcie tajemnicy tych broni. (z)

listy DO „SKRZYDLATEJ"

BRAKUJĄCE DANE

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z drukowanym w „Skrzydlatej Polsce" (n-ry 39, 40, 41 i 42) cyklem A. R. Janczaka pt. „Bitwa o Anglię", przesyłam jako uzupełnienie brakujące jeszcze daty urodzin pilotów myśliwskich, uczestników tej Bitwy.

poz. 37, Gnyś Władysław — ur. 24 lipca 1910 r., Sary woj. Kieleckie.

poz. 39, Gorzula Mieczysław — ur. 1 czerwca 1919 r., Kraków.

poz. 74, Kustrzyński Zbigniew — ur. 18 września 1911 r., Moskwa.

poz. 87, Maliński Jan — ur. 1 marca 1917 r., Berlin.

Załączam serdeczne pozdrowienia

Arkadiusz Krupka

DROBNA NIEŚCISŁOŚĆ

Szanowny Panie Redaktorze! Chciałbym powiadomić Pana o nieścisłości w spisie pilotów polskich uczestniczących w Bitwie o Anglię. Otóż w pozycji 109 („Skrzydlata Polska" nr 40 z dnia 5.10. 75 r.) podano, że ppor. pil. Jan Piotr Pfeiffer miał ostatni przydział służbowy do 4 PL. Ppor. pil. Pfeiffer opuścił 4 PL, przechodząc do Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy. Po promocji w 1938 r. został przeniesiony na stanowisko dowódcy plutonu szkolnego i instruktora pilota w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie.

Z poważaniem

M. M. Adam

Glasgow, Szkocja

AEROKLUB POZNAŃSKI

Aeroklub Poznański znany jest w Wielkopolsce z wielu różnorodnych inicjatyw w zakresie współpracy z organizacjami społecznymi, m.in. z PZMot i LZS. Świetnym pomysłem okazały się samochodowe rajdy w ramach akcji „Stop, dziecko na drodze". Impreza taka, zorganizowana po raz dziesiąty, rozpoczęła się w Poznaniu z okazji trwania obrad VII Zjazdu PZPR. Kawalkada ponad 70 samochodów, pięknie udekorowanych symbolami Zjazdu, szturmówkami i hasłami, prowadzona przez wozy MO, wyruszyła ulicami Poznania do miejscowości Kicin, znanej z szeregu inicjatyw społecznych w zakresie sportów motorowych. Po przyjeździe do celu uczestnicy rajdu włączyli się do czynu społecznego na budujących się obiektach sportowych. Najmłodsi uczestnicy zbierali kamienie, starsi sadzili drzewka. Po wykonaniu czynu załogi biorących udział w imprezie samochodów udały się na dalszą trasę rajdu, gdzie wykonywali różnorodne konkurencje związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz obdarowali upominkami świątecznymi wychowanków Domu Dziecka w Kobylnicy. Meta rajdu zlokalizowana była na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego, gdzie uczestników imprezy oczekiwała największa atrakcja: loty samolotami sportowymi nad Poznaniem i trasą E-8. Podziwiano z lotu ptaka czyn partyjny budowlanych. Po zakończeniu imprezy kierownictwo rajdu udało się do Zakładu Dzieci Niewidomych w Owińskach, gdzie obdarowano wychowanków słodyczami.

Impreza udana, może służyć przykładem jak łączyć przyjemność sportową z czynem społecznie użytecznym i potrzebnym społeczeństwu.

Mgr M. Gutowski

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Rok 1975 był najbardziej efektywnym sezonem w dotychczasowej 30-letniej działalności Aeroklubu Wrocławskiego. Starając się o zapewnienie możliwie najlepszych warunków w zakresie wyczynu, zwrócono szczególną uwagę na efektywność szkolenia, zwłaszcza podstawowego, które — ze względu na szczupłość personlu etatowego — w znacznym stopniu zrealizowano siłami społecznymi. Najlepszym tego przykładem jest wyszkolenie 19 młodych szybowników w zakresie III klasy oraz dodatkowo 6 w zakresie kategorii B, zrealizowane głównie w oparciu o aktyw

KORESPONDENCJE

społeczny w osobach instruktorów sprawdzających I klasy: Bolesława Kochanowskiego i Romualda Kulikowskiego oraz praktykantów: Aleksego Ilukiewicza, Jerzego Musiała i Romana Polańskiego. Uzasadnioną dumę aeroklubu budzą osiągnięcia sekcji spadochronowej, która objęła szkoleniem podstawowym 48 uczniów własnych i 90 obcych (szkolenie PO). Ponadto prowadzono szkolenie 17 skoczków AWF. Największym jednak sukcesem minionego sezonu było wyszkolenie od podstaw na samolotach 14 młodych szybowników, z których 10 uzyskało licencję pilota turystycznego III klasy.

Pozostałe ważniejsze osiągnięcia klubu są następujące:

Sekcja szybowcowa: Loty wykonywało 116 osób, uzyskując rekordowy nalot 3 363 h. Przeleciano 31 669 km, w tym 24 986 km po trasach zamkniętych, zdobywając 250 929 pkt w zawodach całorocznych. Łącznie uzyskano 102 uprawnienia, w tym m.in.: licencji — 8, II klas — 11, I klas — 1, instruktora szybowcowego — 3, diamentów — 14, odznak: srebrnych — 8, złotych — 2 i 1 diamentową.

Sekcja spadochronowa: Łącznie 204 osoby wykonały 4264 skoki (rekord aeroklubu), z czego 3698 skoków zostało wykonanych przez 90 członków sekcji klubu. Uzyskano 124 uprawnienia, w tym m.in.: licencji — 8, klas: III — 17, II — 11, I — 5, odznak: brązowych — 26, brązowych z wieńcem — 15, srebrnych — 10, złotych — 6, kompletów warunków do diamentu: I — 4, II — 2, III — 2 oraz uprawnień do skoków w terenie przygodnym — 15 i w nocy — 3. Zrealizowano szereg imprez. Szczególnie wysoką pozycję zdobyły spadochroniarki, stanowiące trzon kadry narodowej. Janina Borkowska wygrała mistrzostwa Polski.

Sekcja samolotowa: Loty wykonywało 63 pilotów, spędzając w powietrzu 1347 h, z czego na potrzeby sekcji szybowcowej 412 h i spadochronowej 84 h. Łącznie uzyskano 94 uprawnienia, w tym: licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy — 7, II klas — 5, I klas — 4, instruktora samolotowego — 2, hol szybowców — 6, loty w średnich i trudnych warunkach atmosferycznych — po 4, loty nocne nadlotniskowe — 2 i nawigacyjne 1 oraz uprawnienia do lotów w/g IFR — 4. Zorganizowano szereg imprez.

Optymistyczny obraz działalności zaciemnia, niestety, brak ostatecznych decyzji kompetentnych organów odnośnie korzystnej lokalizacji przyszłego lotniska sportowego oraz stosunkowo wysokie zadłużenie klubu.

Stanisław Błasiak

POCZTA

DZIĘKUJEMY

Piotr Śmietana — Żory. Dziękujemy za list z wykazem typów samolotów, na których latali Polacy w II wojnie światowej.

Zbigniew Janik — Gliwice. Dziękujemy za uwagi. Życzenie zostanie spełnione, gdy samolot zakończy swój rozwój konstrukcyjny i wejdzie do produkcji seryjnej.

Marek Pawłowski — Kołobrzeg. Dziękujemy za list i cenne uwagi. Kronikę rejestrującą dokładnie wszystkie dane sztucznych obiektów kosmicznych prowadzi m.in. miesięcznik „Problemy".

Tadeusz Musiał — Łódź. Dziękujemy za interesujący list. Radzimy zwrócić się do Obserwatorium Astronomicznego lub redakcji „Problemów".

ŚMIGŁOWIEC

Jerzy Baraniak — Kaleń. Śmigło ogonowe w śmigłowcu o układzie klasycznym służy do sterowania (ustawiania kadłuba śmigłowca w żądanym kierunku). Bez tego śmigła kadłub śmigłowca obracałby się w kierunku przeciwnym do kierunku obrotów wirnika nośnego (a więc śmigło ogonowe równoważy moment od zespołu silnik-wirnik nośny). Wirnik nośny zastępuje śmigłowcowi skrzydła: wytwarza siłę nośną utrzymującą śmigłowiec w powietrzu.

MINISAMOLOT

Włodzimierz Pupczyk — Zawiercie. Niestety, nie mamy dokumentacji modelarskiej minisamolotu „Volksplane".

NOWOŚCI WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Praca zbiorowa: LOTY W TRUDNYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH. **Wyd. 1, str. 182 + 3 wklejki, cena 25 zł.**
Podstawowe wiadomości o przepisach wykonywania lotów bez widoczności, o warunkach uzyskiwania uprawnień do wykonywania tych lotów, o wyposażeniu specjalnym samolotów, o służbach ruchu lotniczego oraz o pilotażu według przyrządów. Odbiorcy: piloci samolotowi i instruktorzy aeroklubów PRL.

Tadeusz Śliwak: PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z MEDYCYNY LOTNICZEJ. **Wyd. 2, str. 60, rys. 13, cena 10 zł.**
Popularne omówienie elementarnych zagadnień medycyny lotniczej w aspekcie lotów sportowych oraz podstawowych zasad higieny, których przestrzeganie umożliwia zachowanie zdrowia i kondycji pilota lub skoczka spadochronowego. Odbiorcy: kandydaci na pilotów oraz piloci szybowcowi i samolotowi, a także skoczkowie spadochronowi.

Do nabycia w księgarniach „Domu Książki".

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr 167 luty 1976

LOTEM NA OLIMPIADĘ

Za oknem jeszcze zimowa aura, czytelnicy rozpoczną wkrótce pasjonować się doniesieniami z Innsbrucka, a tu już czas najwyższy myśleć o przygotowaniach do... letnich zmagań olimpijskich. Z miejsca przyszłej olimpiady dochodzą wprawdzie niezbyt optymistyczne wieści o stanie budowanych obiektów sportowych, ale wszyscy pocieszają się myślą, że budowlani **muszą** zdążyć. Najważniejsze jest tylko, by sportowcy byli w wysokiej formie i aby ich zmagania dały pełną satysfakcję widzom na całym świecie. Środki masowego przekazu opracowały już szczegółowy program swojej aktywności w Kanadzie, by z wiadomościami ze sportowych aren dotrzeć jak najszybciej do entuzjastów olimpijskich idei. Specjalne zadania stoją tutaj oczywiście przed telewizją, w służbie której wystąpią systemy łączności satelitarnej.

I tutaj pytanie podstawowe, kto przewiezie taką liczbę ludzi szybko i wygodnie w jedno miejsce na mapie świata. Nie ulega chyba dla nikogo wątpliwości, że główną rolę odegrają tutaj przewoźnicy powietrzni, których nowoczesne i olbrzymie odrzutowce są dzisiaj w stanie dosłownie w ciągu kilku lub kilkunastu godzin dotrzeć do sportowej stolicy świata, jaką niewątpliwie stanie się w lipcu 1976 Montreal.

Linie lotnicze, wspólnie z biurami podróży, przygotowują specjalne programy i zachęcają turystów już dzisiaj do wcześniejszej rezerwacji miejsc. Chodzi wszak nie tylko o sam przelot, ale i miejsca hotelowe oraz — co chyba najważniejsze — bilety na stadiony. Wśród tych działań nie może oczywiście zabraknąć polskiego narodowego przewoźnika.

LOT swą olimpijską aktywność łączy tutaj z wielokierunkowymi działaniami, zmierzającymi do otwarcia regularnego połączenia na trasie Warszawa—Montreal. Strona kanadyjska i polska przeprowadziły już szereg rozmów i ustaleń, przygotowując grunt do podpisania międzypaństwowej umowy o komunikacji lotniczej pomiędzy naszymi krajami. W najbliższym czasie odbędzie się następna konferencja, na której zapadną prawdopodobnie wiążące ustalenia zarówno co do terminu podpisania umowy, jak i ewentualnego uruchomienia linii.

Na połączenie to oczekuje przede wszystkim bardzo liczna Polonia kanadyjska, której kontakty z krajem nad Wisłą stają się coraz bardziej ożywione. W licznych rozmowach z Kanadyjczykami i Polonusami słyszeliśmy wiele pochlebnych zdań o czarterowych rejsach LOTU do Toronto i Montrealu. Sylwetki samolotów z portretami wielkich Polaków stały się popularne na kanadyjskich lotniskach i często zadawano pracownikom LOTU w Montrealu istotne pytanie: kiedy rozpoczniecie regularne loty do Kanady? Oczywiście trudno było udzielić konkretnej odpowiedzi, zwłaszcza że nie wszystkie decyzje należą wyłącznie do LOTU. Mamy jednak nadzieję, że już wkrótce sytuacja wyjaśni się całkowicie i konkretna data będzie mogła być podana do publicznej wiadomości.

Oczywiście byłoby bardzo dobrze, gdyby inauguracja regularnych lotów wypadła w olimpijskiej atmosferze. Może to być nawet połączone z pewnymi trudnościami natury technicznej, chociażby ze względu na tłok w powietrzu i na lotniskach, ale przecież olimpiady nie odbywają się każdego roku. Pilotom i pracownikom linii lotniczych też udziela się sportowy duch współzawodnictwa, gdyż i oni też chcieliby być przy tym, pomóc chociaż trochę sportowcom swojego kraju.

LOT ma tutaj również swoje tradycje i nawiąże do nich w roku obecnym. Podpisano już umowy z Polską Federacją Sportu o przewóz do Montrealu trzech grup sportowców, którzy będą bronić barw polskich na olimpijskich stadionach i arenach. Przewidziane są również inne loty czarterowe, z których będą mogli skorzystać nie tylko sportowcy. Dla przykładu można tutaj wskazać na umowę z Almaturem, który do swoich programów turystycznych włączył obok USA również Kanadę i Igrzyska Olimpijskie.

Montréal 1976

Na zakończenie warto jeszcze wspomnieć o innej, ciekawej inicjatywie. Otóż LOT wspólnie z redakcją „Przeglądu Sportowego" przygotowuje specjalny folder prezentujący olimpijskie sukcesy Polaków. Będzie to wydawnictwo o dużym nakładzie (200 tys. egz.) w języku angielskim, w którym wykorzystano zarówno materiały archiwalne, jak i najnowsze zdjęcia kolorowe naszych najwybitniejszych sportowców. Czytelnicy znajdą tam obok olimpijskich prognoz także wyczerpujące informacje o LOCIE i jego biurach na całym świecie. Folder ten zyskał już bardzo pozytywną opinię Polskiego Komitetu Olimpijskiego.

M.N.

J. Grabiański ZAPRASZA

Dwie daty artystycznej biografii Janusza Grabiańskiego ujmują w sposób wręcz znakomity cały Jego wspaniały i urzekająco piękny dorobek: 1957 — I nagroda w konkursie na plakat PLL LOT; 1958 — nagroda Prezesa Rady Ministrów PRL za twórczość dla dzieci i młodzieży.

Późniejsze lata to wprawdzie różne nagrody i wystawy w wielu krajach świata, ale tematy główne wyznaczają zawsze dwie pasje: kolorowa kraina dziecięcych marzeń i wyobrażeń oraz realny świat srebrnych, stalowych ptaków.

Z własnej chłopięcej pamięci ożywia spacery po poznańskiej Ławicy, śledzenie lotu szybowców i samolotów. Piękny świat był zawsze w górze, wśród chmur. Chciał tam być od samego początku. Pierwsze ilustracje wykonał na kartkach konspiracyjnego wydania „Dywizjonu 303" A. Fiedlera w 1944 r. Jeden egzemplarz! Po odzyskaniu niepodległości jest drużynowym harcerskiej drużyny lotniczej w Gliwicach i wkrótce potem pierwsze ślizgi powietrzne: Goleszów, Tęgoborze, Bodzów, Muchowiec. Licencja C w 1947 r.

— Naprawdę bardzo chciałem być pilotem, ale kontrolne badania wykazały wadę wzroku. Tu głos wspominającego na moment jakby się załamał. Ale po chwili mówimy już o współpracy ze „Skrzydlatą", o ilustracjach do książek Arcta, Meissnera, Pomiana, plakatach i kalendarzach dla LOTU.

Lubi ruch i podróże. Interesują Go nowoczesne samoloty i stare zasłużone samochody. To nie tylko ułatwia kontakt ze światem i ludźmi. Przecież zawsze wokół nas rozgrywają się jakieś rzeczy ważne i maleńkie. Dopiero bezpośrednia styczność z nimi, własne ich przeżycie umożliwia artystyczne spojrzenie i niezbędną perspektywę.

Kolorowy, pogodny świat, w którym artysta wielu rzeczy dotykał najpierw własną ręką, by potem sięgnąć po paletę. Kolorowy, prawdziwy świat bajek, legend i najważniejszej książki — elementarza.

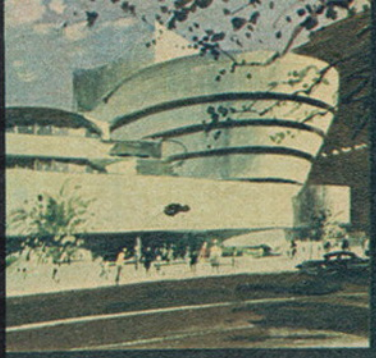
Psy, koty i samoloty — znaczki, plakaty, ilustracje. „Order Uśmiechu" i nagroda Ministerstwa Handlu Zagranicznego za plakat reklamowy. Nagrody i wystawy w Lipsku, Wiedniu, Londynie, Mediolanie, Nowym Jorku, Paryżu, Moskwie, Berlinie, Chicago, Cleveland, Warszawie, Tokio, Sao Paulo, Bremen, Bratysławie, Catanii, Karlovych Varach, Zurychu, Grazu i Frankfurcie nad Menem.

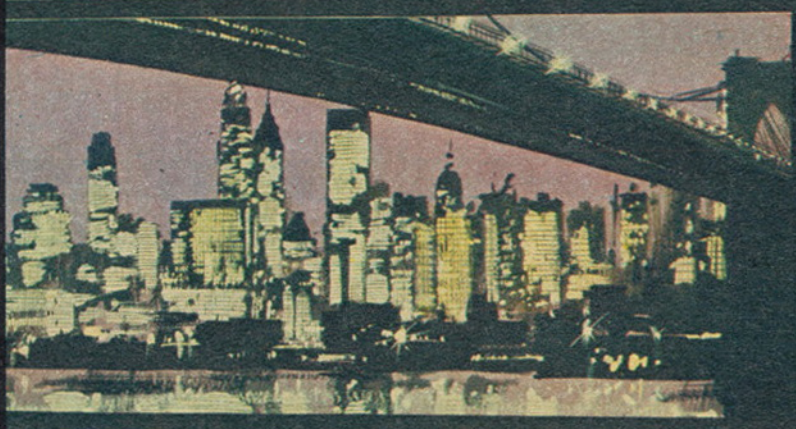
Punkty na realnej mapie świata. Obserwowane, spostrzeżone i sportretowane. Kalendarz LOTU 1976, którego reprodukowane tutaj fragmenty są swoistym zaproszeniem do lotniczych podróży.

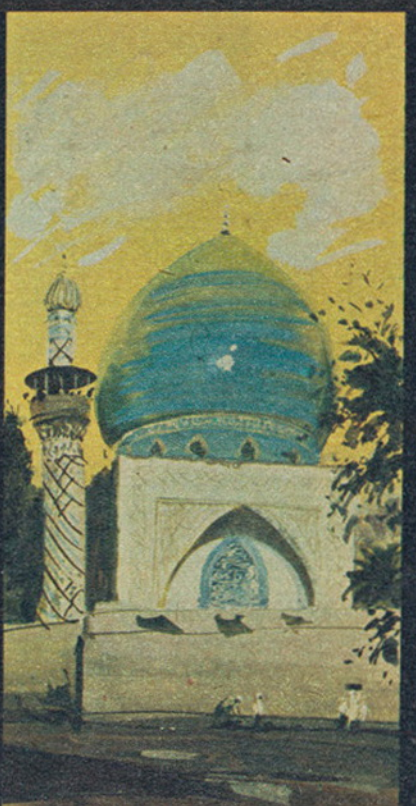
W księdze towarzyszącej ostatniej wystawie Grabiańskiego znalazłem taki zapis: „Bardzo podobają mi się Pana prace, a szczególnie zwierzęta. Dołączam kwiatek. Siwanowicz Kasia".

Kwiatek był oczywiście narysowany!
Czy można sobie wyobrazić piękniejszą i autentyczniejszą formę uznania dla artysty?

JACEK BARCICKI







O tym, że Międzynarodowy Dworzec Lotniczy pęka już w szwach, pisaliśmy na łamach „Skrzydlatej" niejednokrotnie. Najczęściej mówiło się i myślało prawie wyłącznie o pasażerach. A przecież każdy port lotniczy to także duże centrum ruchu towarowego, wyznaczane głównie przez działalność importową i eksportową państwa. Chodzi więc nie tylko o same walizki pasażerów. MDL na Okęciu od początku nie miał szczęścia w tej materii, gdyż projektowana powierzchnia towarowa była nie tylko bardzo mała, ale także niezbyt funkcjonalna. Liczba wszelkiego rodzaju przesyłek rosła dynamicznie zaraz po uruchomieniu MDL i czasami chyba znacznie szybciej niż ruch pasażerski. Najważniejszy był jednak fakt, że był to towar, którego rozmiary jak i właściwości wymagały składowania w odpowiednich warunkach.

Oddawany obecnie do użytku pawilon na Okęciu — wykonany przez firmę fińską — ułatwi chociaż częściowo problemy magazynowania towarów importowanych. Jego 700 m powierzchni (45 m długości i 15 m szerokości) nie rozwiązuje oczywiście sprawy, ale pozwoli na podniesienie jakości usług frachtowych LOTU, których znaczenie systematycznie rośnie.

JAK NAS WIDZĄ

Na spotkaniu przedstawicieli polskich biur podróży, jakie tradycyjnie odbywają się na przełomie roku, wiele mówiono o ścisłych związkach turystyki z transportem lotniczym. Pod adresem LOTU skierowano wiele słów uznania za sprawną obsługę ruchu zagranicznego.

Dyrekcja LOTU otrzymała również list Zastępcy Sekretarza Generalnego Towarzystwa Łączności z Polonią Zagraniczną „Polonia", w którym czytamy: „W imieniu Towarzystwa Łączności z Polonią Zagraniczną i swoim własnym pragniemy wyrazić serdeczne podziękowanie za okazaną pomoc w obsłudze turystów polonijnych w 1975 roku i przekazane materiały informacyjno-propagandowe dla środowisk Polonii Zagranicznej. Prosimy również o przekazanie podziękowania pracownikom Waszej instytucji bezpośrednio współpracującym z Agencją Turystyczną Towarzystwa „Polonia".

Z satysfakcją należy stwierdzić, że rok 1975 był kolejnym etapem zbliżenia Polonii zagranicznej do Kraju.

Wyrażamy nadzieję, że nasza współpraca w roku przyszłym będzie jeszcze skuteczniejsza i pomyślna dla realizacji szerokiego programu umacniania więzi z polonijnymi środowiskami."

O różnych problemach związanych z obsługą podróżnych pisze publicysta **Jerzy Nowakowski** na łamach „WTK". W rozmowie z dyrektorem handlowym PLL LOT pada pytanie:

„Słyszeliśmy, Panie Dyrektorze, pochwały cudzoziemców dla obsługi polskich samolotów. Jednocześnie słychać jednak skargi na obsługę na lotniskach, gdzie trzeba czekać godzinami na bagaże i niedomaga informacja. Co PLL LOT zamierzają uczynić w tym zakresie?

— Kłopot polega na tym, że lotniska i porty lotnicze nie podlegają naszemu przedsiębiorstwu. A pod tym względem mamy w kraju wiele niedomagań. Po prostu nastąpił tak żywiołowy rozwój komunikacji lotniczej, że porty pękają w szwach. Na przykład międzynarodowy port lotniczy na Okęciu — nasza duma — był zaplanowany dla 300 000 pasażerów rocznie, a dziś już przewija się tu ponad 700 000 pasażerów. Potrzebne są więc nowe inwestycje, o które zabiegamy. A chwilowo — od przyszłego roku — zamierzamy niektóre odloty samolotów do krajów socjalistycznych przenieść do nowego portu krajowego na Okęciu. To oczywiście półśrodek.

Naszą nadzieją jest budowa nowoczesnego terminalu naprzeciwko Dworca Centralnego w Warszawie, skąd będą odchodziły autobusy do portu lotniczego. Czynimy starania, żeby usprawnić informację dla pasażerów. Na nadrobienie opóźnień potrzeba jednak co najmniej kilku lat. Mówię o tym całkowicie szczerze, aby nie stwarzać fałszywych iluzji".

Na zakończenie temat, który jednakowo pasjonuje dziennikarzy jak i czytelników. O stewardesach — tym razem na łamach popularnego „Przekroju" — **Wilhelmina Skulska** pisze w artykule pt. „Zawód, który jest (bywa) przygodą":

„Najmłodsza liczy 19 lat. Najstarsza — 36. 30% dziewcząt jest niezamężnych. 15% posiada wyższe wykształcenie. 30% ukończyło studium specjalistyczne. Reszta trafiła z ogłoszenia.

System eliminacji kandydatów? Jest dosyć surowy. Oparty na ścisłej punktacji. Punkty za wzrost, wagę, proporcje, znajomość języków obcych, wykształcenie. Minimum punktów — to pięć za aparycję i tyle samo za znajomość obcego języka. Maksimum wynosi trzydzieści. 10 za jeden język plus 10 za aparycję, plus 10 za drugi język. Ile trafiło się takich kandydatek? Szefowa przypomniała sobie t r z y na przestrzeni swojej 13-letniej pracy w LOCIE.

Uzupełnieniem matematycznego rachunku kwalifikacji jest rozmowa z członkami komisji. Testy, tłumaczenia, odpowiedzi i pytania na każdy temat, na przykład: — Czy przyszła stewardesa lubi Brahmsa? Jeżeli pasażer zada takie pytanie?...

Ryszard Łazarski jest dyrektorem studium, do którego uczęszczają przyszłe stewardesy. Koncepcją studium (jedynego w Polsce) jest godna powielenia. Szkoła zawarła umowę z LOTEM, a w przypadku kadry dla handlu zagranicznego — z resortem handlu. Linie lotnicze patronują uczelni, dają wykładowców, udzielają stypendium, traktują uczennice studium od pierwszego dnia nauki jak swoje przyszłe pracowniczki. Dwa lata szkoły, która gwarantuje przyszłej stewardesie zapasowy zawód (administracja) — i młodzi (młode) mogą startować pod niebo. Jeżeli oczywiście przejdą przez czyściec trudnego egzaminu przed „wysoką" komisją."

I. M. M.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

KOSMICZNE GENERACJE

Spotkanie cywilizacji w innym układzie planetarnym, do którego w przyszłości dotrą nasi astronauci — nasunie mnóstwo pasjonujących zagadek. Trudno przewidzieć, jak prędko nawiążemy porozumienie pozwalające wyświetlić tajemnice odkrytego świata. Z tego względu niektóre badania podejmiemy chyba na własną rękę. O tym czy dana kultura jest rodzimego czy też obcego pochodzenia — nieomylnie poinformuje nas istnienie bądź nieistnienie kopalnych form odległych przodków gospodarzy globu.

Orzekanie w tej kwestii nabierze doniosłej wagi dla systematyki poznawanych gatunków istot myślących. W swojej książce pt. „Biokosmos" wprowadziłem do nomenklatury tego zagadnienia terminy: „pierwsza generacja", „druga generacja", „kolejna generacja".

Pierwsza generacja oznacza społeczeństwo, które powstało na danej planecie i posiada udowodniony skamieniałościami rodowód od form na tyle prymitywnych, że nie mogły skonstruować statków przestrzeni. Aby się upewnić, że te wymarłe gatunki nie zostały jednak obsadzone tu w ramach kosmicznego zasiedlania globu — dodatkowo musimy stwierdzić, iż są one znacznie wcześniejsze od najstarszych szczątków gospodarzy bądź od najstarszych ich budowli (ale nie — przedmiotów i urządzeń łatwych do przytransportowania z zewnątrz). Drugą generacją jest społeczeństwo, co do którego potrafimy ustalić, z jakiego rodzimego układu planetarnego przybyło. Kolejna generacja — to taka, której przodkowie przylecieli z planety nie będącej ojczyzną ich gatunku.

O ile ten ogólny obraz jest słuszny, przemieszanie się rozmaitych niższych i wyższych form życia po Galaktyce, drogą transportu na kolejne placówki osiedleńcze — może w końcu udaremnić ustalenie naturalnych linii rodowodowych. Jeśli w nadchodzących wiekach rozpoczniemy taką ekspansję — za milion lat powinny istnieć setki globów zamieszkanych przez odrębne szczepy hominidów. Te poszczególne społeczeństwa będą z kolei wysyłały ekipy zasiedlające okoliczne układy planetarne — równocześnie odpływając wciąż dalej od macierzy dzięki rozbieganiu się gwiazd po Galaktyce. Ta radiacja ras, coraz dobitniej różnicująca takie samodzielne, planetarne odłamy ludzkości i duchowo i fizycznie — oznacza coraz radykalniejsze odstępstwa ich kultury i biologii od ziemskiego pierwowzoru. Aż przyjdzie czas, kiedy ustalenie dziejów tych wędrówek oraz wzajemnego pokrewieństwa planetarnych gatunków — będzie przypominało naszą nieznajomość pradawnych kultur na Ziemi, np. zadziwienie widokiem słynnych posągów z Wyspy Wielkanocnej.

W wyborze placówek osiedleńczych trzeba brać pod uwagę nie tylko dogodny klimat upatrzonej planety, ale także specyfikę danego układu. Nie miałoby sensu zakładać kolebkę nowej ludzkości tam, gdzie zbyt nisko krążący satelita, albo niebezpiecznie przybliżająca się sąsiednia planeta — groziłyby kolizją. Ogólniejszym problemem, wymagającym gruntownej analizy przed wysłaniem osiedleńczej flotylli — będzie ścisłe oraz pewne określenie etapu ewolucji tamtejszej gwiazdy-słońca. Byłoby absurdem rozpoczynać wszystko od nowa pod takim słońcem, które wkrótce, starzejąc się, jako czerwony olbrzym spali życie na swoich planetach.

Ten problem ma odrębną wymowę w wypadku kultur powstałych na rodzimym globie. Ludzkość jest w tym szczęśliwym położeniu, iż wytworzyła cywilizację w okresie względnej młodości Słońca, co zapewnia nam z jego strony kilka miliardów lat równomiernego świecenia. Nie zawsze tak się układa. Przyroda Wszechświata jest siłą życiotwórczą, ale nierozumującą. Dla powstania i dalszego rozwoju życia ma znaczenie wyłącznie aktualny klimat planety. Wokół gwiazd masywnych, przez to mogących świecić równomiernie zaledwie miliard lat, powstają pierwociny życia na równych prawach, jak w otoczeniu gwiazd typu Słońca — a potem giną na kształt poczwarki, której nie było dane stać się motylem. Inne mogą doczekać stadium odpowiadającego powstaniu na Ziemi ryb, albo prymitywnych ssaków. Wyjątkowo tragiczna jest sytuacja, kiedy istoty rozumne pojawiają się „pięć minut przed dwunastą": w momencie, gdy ich słońce gwałtownie zaczyna się starzeć i młoda, obiecująca cywilizacja zostaje zgładzona przez wzrost temperatury na planecie.

Nie ma gwiazd promieniujących wiecznie. Cywilizacja, która osiągnęła szczebel naukowo-technicznego rozwoju — jasno zdaje sobie z tego sprawę. Co więcej, rozwój astronomii pozwala określić, na jak długo starczy w gwieździe zapasów wodoru, którego „spalanie" wywołuje świecenie jej z niezmiennym natężeniem. Istoty rozumne, godne tego miana — nie będą oczekiwały z założonymi rękami pogarszania się warunków swojego globu, które wróżą niechybną śmierć. Muszą więc znaleźć jakieś wyjście z tego położenia.

Najbardziej sensownym rozwiązaniem wydaje się wtedy opuszczenie układu planetarnego. Spotyka się wprawdzie opinie mówiące o przetaczaniu planet w ten sposób, że kiedy gwiazda-słońce zaczyna się rozgrzewać — glob zostaje stopniowo odsuwany na coraz dalsze orbity, a później zbliżany w stadium ostatecznego kurczenia się gwiazdy. Moim zdaniem, pomysł jest w równym stopniu efektowny co fantastyczny. Chociaż rozgrzewanie się gwiazdy następuje powoli — planeta zdolna utrzymać atmosferę, więc obiekt rozmiarami porównywalny z Ziemią, nie jest pojazdem kosmicznym, który za zapuszczeniem silnika da się łatwo, raz po raz, przesuwać na wciąż inne tory. Byłoby to zresztą połowiczne rozwiązanie: szybkie stygnięcie później gwiazdy do bryły białego karła stwarza wokół niego strefę życia tak ścieśnioną, że praktycznie nieużyteczną.

Taka wędrówka całej planetarnej społeczności jest przedsięwzięciem na miarę olbrzyma. Wciąż jeszcze wydaje nam się czymś odległym wyprawa międzygwiezdna, gdzie mowa o jednym statku, lub najwyżej flotylli kilku pojazdów. A tu — miliardy astronautów!

Cywilizacja ustabilizowana, rezygnująca z kolosalnych robót astroinżynieryjnych możliwych do zauważenia z odległości wielu lat świetlnych — powinna przez długi czas, całych milionów pokoleń, przygotowywać zasoby energetyczne dla opuszczenia swego układu planetarnego wówczas, gdy warunki do życia zaczną się w nim pogarszać. Wtedy niezmiernie ważny jest nie tylko wybór nowej planety, ale także oświetlającego ją słońca — aby starczyło czasu na przygotowanie się do następnej wędrówki, która po miliardach lat jest nieunikniona o ile potomkowie tego gatunku pozostaną jeszcze przy życiu. Może się jednak zdarzyć, że mimo zapobiegliwego gromadzenia środków uda się ocalić tylko część populacji, nawet drobną — po prostu dla uratowania gatunku.

Rozwiązaniem raczej trudniejszym od budowy olbrzymiej floty statków transgalaktycznych, energetycznie bardziej wyczerpującym — jest wypchnięcie swojej planety z pola grawitacyjnego jej słońca i pokierowanie ku upatrzonej gwieździe. To zapewnia nie tylko uratowanie całego społeczeństwa, ale także wszystkich materialnych skarbów kultury i pomników przyrody, a także krajobrazów. Odpada najtrudniejszy problem wyszukania odpowiedniej planety. Sprawa nader się upraszcza, gdyż w promieniu kilkunastu lat świetlnych łatwo znaleźć korzystną gwiazdę — jeśli jest bez znaczenia charakter, a nawet samo istnienie jej układu planetarnego. Wtedy najdogodniejsza byłaby gwiazda mała, rzędu 0,6 masy Słońca — gdyż taka może świecić równomiernie setki miliardów lat.

Zbyt wcześnie jest, aby móc przewidzieć techniczne rozwiązanie tego problemu. Przypuszczalnie trzeba by połowę powierzchni globu poświęcić na zespoły silników fotonowych. Ogólnie ujmując, przedsięwzięcie, choć gigantyczne, z pewnością da się spełnić.

I prostsze i bardziej racjonalne wydaje się wszakże zbudowanie flotylli statków, mającej służyć przeprowadzce całej społeczności planetarnej. Przemawia za tym zwłaszcza jeden istotny aspekt. Pojazdowi kosmicznemu o masie tysięcy, czy nawet milionów ton — można nadać bez porównania większą prędkość podróżną niż Ziemi. Planety niepodobna rozpędzić do takiej szybkości aby pokolenie startujące osiągnęło cel. Dodatkowym kłopotem jest tu więc zbudowanie dla całej populacji globu szczelnych pomieszczeń sztucznie ogrzewanych przez tysiąclecia.

W pogoni za znakami oddziaływań astroinżynieryjnych wypowiedziano kiedyś hipotezę, iż promieniowanie kosmiczne stanowi rozrzedzony przez wielkie odległości produkt odrzutu niezliczonych gwiazdolotów, kursujących po Galaktyce we wszystkich kierunkach. Chociaż ten pogląd nie przyjął się, warto zauważyć, że efekt przeprowadzki miliardowej społeczności musi mieć podobny charakter — obojętne czy chodzi o flotyllę statków czy o planetę zamienioną w pojazd odrzutowy.

Ewentualność, przy której da się uratować od zguby tylko część planetarnej społeczności — nie jest jedynym możliwym do pomyślenia dramatem, jaki wiąże się z przygotowaniem i realizacją takiej przeprowadzki. Jeśli dla danej społeczności wypchnięcie swojej planety do innego układu okaże się niewykonalne — w miarę powolnego ogrzewania się klimatu znalezienie zastępczego globu urośnie do rangi problemu „być albo nie być" gatunku. Łatwo sobie wyobrazić, z jaką desperacką brawurą odbywałyby się wtedy poszukiwania, przy pomocy śmigłych pojazdów zwiadowczych, zbawczego obiektu w sąsiednich układach. Może się zdarzyć, iż w całym spenetrowanym obszarze istnieje tylko jedna dogodna planeta — ale jest zajęta. Gospodarze nie godzą się przyjąć uchodźców.

Powstaje problem moralny, o jakim filozofom się nie śniło: co począć w tych warunkach? Sytuacja nie ma żadnego odpowiednika z możliwych u nas. Jaki kodeks honorowy przystaje do takiej sytuacji? Czy jest to może „stan osobliwy" podobny do dyskutowanego w kosmologii początkowego, wyjściowego stanu osobliwego Wszechświata — w tym rozumieniu, że tak jak tam tracą sens i moc obowiązujące prawa fizyczne, tu dzieje się to samo z prawami moralnymi? Uchylam się od szukania odpowiedzi — korzystając z przywileju, że wypadło mi żyć parę miliardów lat przed rozpalaniem się Słońca, a dopiero wtedy mógłby wystąpić taki dramat. W obecnym astronomicznym stadium Ziemi — moglibyśmy najwyżej sami paść ofiarą takich zakusów.

ANDRZEJ TREPKA

KLUB 1:72

POLSKIE „LYSANDERY"

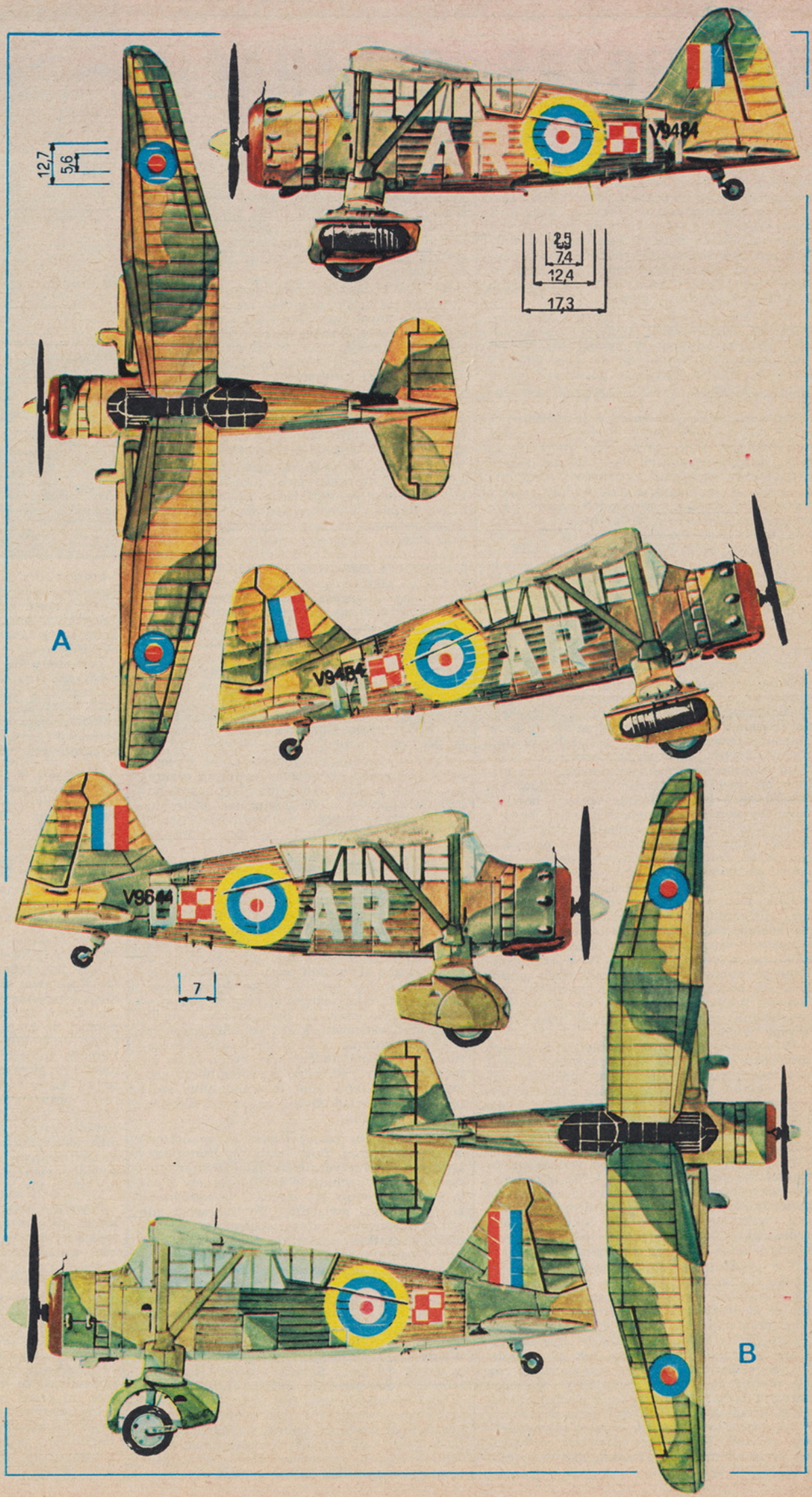
W CSH pojawił się model samolotu brytyjskiego Westland „Lysander" (Matchbox). Opracowany jest bardzo starannie i tylko niewiele wymaga poprawek. Brak np. reflektorów w owiewkach kół i celownika przed kabiną. Model przedstawia „Lysandera" w wersji Mk.II Przebudowa na wersję Mk.III i Mk.IIIA jest możliwa. Przede wszystkim należy na osłonie silnika nakleić imitacje przetłoczeń osłaniających zawory i zmienić kształt zakończeń statecznika poziomych. Samoloty tych wersji były też inaczej uzbrojone (część samolotów MkIII i wszystkie Mk.IIIA) — zamiast pojedynczego k. masz. „Vickers-K stosowano zdwojone k. masz. Browning. Część polskich „Lysanderów IIIA" miała zainstalowane pod kadłubami żerdzie do przechwytywania podczas lotu meldunków, zawieszanych na tyczkach ustawianych na ziemi. Uzbrojony był w nie, od października 1940 r., polski dywizjon 309. Były to początkowo samoloty Mk.III. Od czerwca 1942 r. do marca 1943 r. używano samolotów Mk. IIIA. W dywizjonie tym w końcu roku 1940 i w roku 1941 znajdowało się też kilka „Lysanderów" Mk.II.

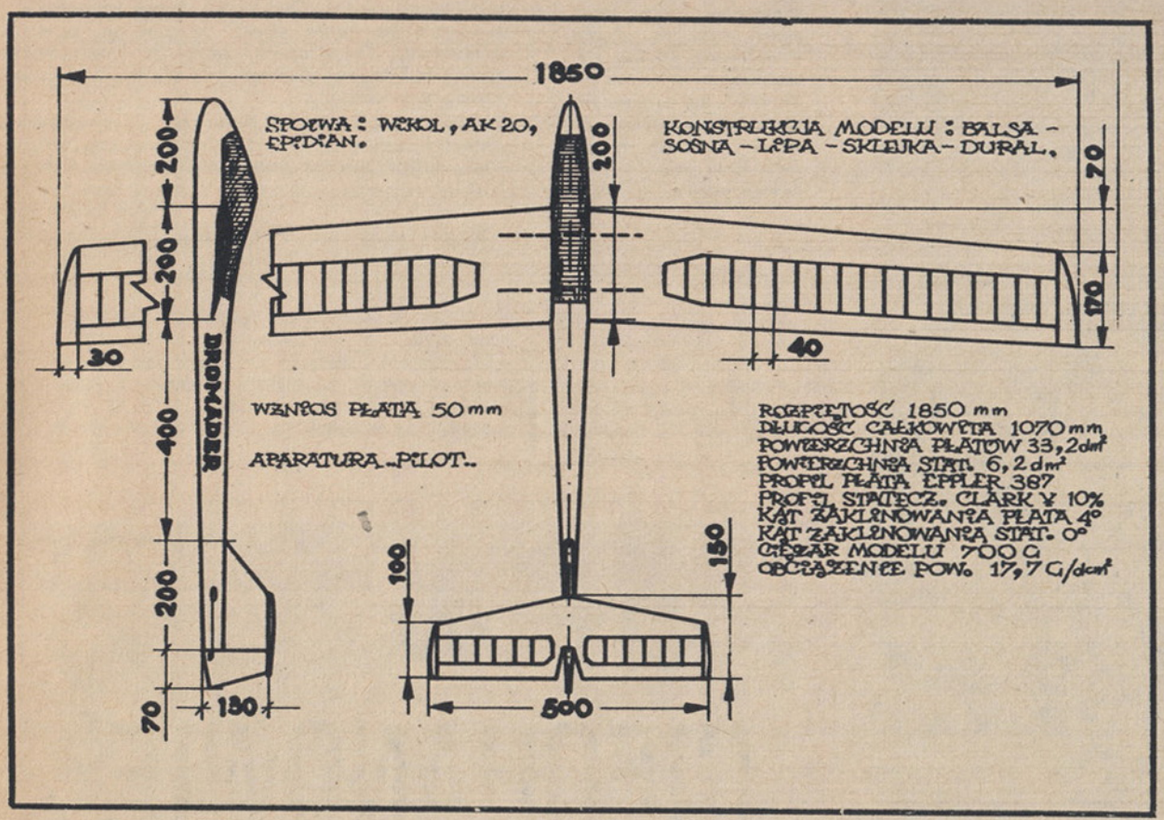
Rysunki przedstawiają „Lysandera IIIA", AR-M, numer fabryczny V 9484, „Lysandera IIIA", AR-M, numer fabryczny V 9644 i „Lysandera Mk.II" (mógł mieć numer fabryczny P 9138, P 9135 lub P 9182).

Samoloty miały standardowe malowanie RAF. Samoloty AR-M i AR-o miały schemat malowania oznaczony na rysunku literą A, „Lysander II" — schemat B. Schematy są oczywiście przybliżone — mimo istnienia dokładnych przepisów, rozbieżności między zaleceniami, a rzeczywistością były niekiedy bardzo duże, co wykazują ówczesne fotografie samolotów. Modele należy pomalować następująco: ciemnozielony (Humbrol Nr „30") i ciemnobrązowy („29") — plamy maskujące; niebieskoszary („23" + „64" w stosunku 1:1) — dolne powierzchnie skrzydeł i stateczników „Lysander II" — również spód kadłuba; litery znakowe dywizjonów; czerwonobrunatny („70") — kolektory spalin; jasny szarozielony („23") — kołpaki śmigieł; czarny („3") — łopaty śmigieł, pojemniki (AR-M), opony kół, celowniki; srebrny („11") — żerdź do meldunków, uchwyty bomb i pojemników. Znaki rozpoznawcze rozmieszczone jak na rysunku — wymiary znaków podano w milimetrach dla skali 1:72.

Tekst i rysunek:
ADAM JOŃCA

Wszystkich zainteresowanych budową modeli plastykowych warto poinformować, że w sklepach CSH na terenie całego kraju znajduja sie oprócz modeli samolotów komplety farb, a także różne zestawy narzędzi, od najprostszych do bardziej złożonych. Oprócz CSH sprzedaż modeli i podzespołów modelarskich prowadzona jest w Domach Towarowych i sklepach z materiałami zabawkowymi. Ostatnio obniżona została cena kalkomanii z polskimi znakami rozpoznawczymi. Arkusz o formacie około A-4 kosztuje 40 zł (dawniej 70 zł).





RADIOMODEL SZYBOWCA

Szybowiec konstrukcji Jacka Spirydonowa i Stanisława Gomulińskiego z Wrocławia. Model wyróżniał się na zeszłorocznych zawodach szybowców zboczowych rozgrywanych w Jeżowie Sudeckim.

NOWE REKORDY ŚWIATA

FAI opublikowała listę nowych rekordów światowych w poszczególnych klasach modeli latających. Thomas Vallee (USA) jest posiadaczem rekordu długotrwałości lotu modelu halowego. Podklasa F-1-d- 22 min. 45 s. Wynik ustanowiono 22.8.1975 r. Richard Weber (USA) jest nowym rekordzistą w podklasie F-3-A. Jego model pokonał w linii prostej odległość 428 km. Wynik ustanowiono 16.8.1975 r. Ten sam modelarz ustanowił nowy rekord w dniu 16.6.1975 r. Jego model pokonał odległość 363 km, lecąc w obwodzie zamkniętym. W podklasie F-3-A Amerykanin Bruce Petersen ustanowił nowy rekord. Model jego pokonał w obwodzie zamkniętym odległość 246 km. Wynik ustanowiono 14.9.1975 r. W podklasie modeli kosmicznych w dalszym ciągu na czoło wysuwają się konstruktorzy rumuńscy. W podklasie S-3-B Mihai Pietris ustanowił nowy rekord długotrwałości opadania na spadochronie wynikiem 10 min. 00 s. Wynik ustanowiono 29.7.1975 r. W podklasie S-6-C w konstrukcji długotrwałości lotu modelu odzyskiwanego przy pomocy taśmy hamującej rekordowy wynik należy do modelu Valeriu Stroiescu — 60 s. Ustanowiono go 17.8.1975 r. W podklasie S-6-D Ioan Radu uzyskał dwa wyniki: 60 s. i 1 min. 34 s. Wynik ustanowiono 28.7. 1975 r. W podklasie S-3-D długotrwałość lotu na spadochronie wynosi 5 min. 14 s. Nowy rekord należy do Ioana Radu i ustanowiony został 29.7.1975 r.

MISTRZ I JEGO MODEL

W VI Spartakiadzie Narodów ZSRR, która odbyła się w roku ubiegłym, uczestniczyli zawodnicy ze wszystkich dziedzin sportów, w tym sportów lotniczych. Wśród najlepszych modelarzy sportowców znalazł się światowej sławy rekordzista L. Aldoszin z Kazania, który w kategorii modeli redukcyjno-latających zdalnie kierowanych zajął pierwsze miejsce. Zwycięzca miał model szybowca, wierną kopię polskiego „Kobuza-3". W finale Spartakiady w klasie modeli redukcyjnych na uwięzi najlepsza była konstrukcja J. Kryłowa — model samolotu Il-2. Model ten o masie całkowitej 2450 g wyposażony był w silnik własnej konstrukcji, o pojemności skokowej 10 cm³ i mocy 2,5 KM przy 18 500 obr./min.

STARY PO-2 NA PIERWSZYM MIEJSCU

Na trzecich mistrzostwach RFN modeli redukcyjno-latających, które odbyły się w roku ubiegłym w miejscowości Artland, pierwsze miejsce zajął Wilfried Loewe-Stempwede z modelem samolotu Po-2 w barwach DOSAAF. Model uzyskał łącznie 4 337 pkt. Oczywiście chodzi o modele latające, nie na uwięzi. Jak pisze fachowa prasa zachodnioniemiecka: model samolotu Polikarpowa miał loty o fantastycznej czystości i precyzji. W mistrzostwach startowało 38 modeli.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY ŚMIGŁOWCÓW

Po raz drugi już w Szwajcarii odbyły się międzynarodowe zawody modeli śmigłowców (6–7 września 1975 r.). W zawodach w Lozannie uczestniczyło 28 zawodników z modelami zdalnie kierowanymi. W finale udział wzięło 10 zawodników. Program był dość trudny i co mogłoby się wydawać wprost niewiarygodne — najtrudniejszy był lot po kręgu, mimo iż niektóre modele popisywały się wykonywaniem pętli, a nawet znanej modelarzom budującym modele na uwięzi — ósemki kubańskiej. A oto program podstawowy: przelot linii startu i rozpoczęcie liczenia czasu, lądowanie w kwadracie o boku 2 m, lot tzw. ósemką między dwiema tyczkami ustawionymi na lotnisku (wysokość tyczek około 1,80 m), trzykrotny obrót wokoło osi pionowej modelu i lądowanie. Następnie przelot między dwoma punktami wytyczonymi na lotnisku w łożu wiatru, lądowanie i lot do tyłu nad linią startu, gdzie kończył się pomiar czasu. Zdaniem obserwatorów program zawodów jeszcze nie rozwiązał wszystkich zagadnień regulaminowych. Nie udało się zatem stworzyć idealnego programu wzorcowego możliwego do przyjęcia przez wszystkich organizatorów podobnych imprez na całym świecie.

MODEL LATAJĄCY I RADIOLOKACJA

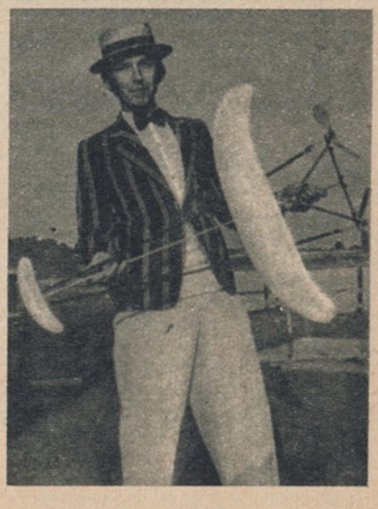
Powoli, ale systematycznie rozwijane są prace nad modelami latającymi wyposażonymi w silnik elektryczny. Coraz więcej pojawia się konstrukcji modeli i przybywa silników. Niedawno w RFN przeprowadzono interesujące pomiary osiągów modelu z silnikiem elektrycznym. Lot modelu kontrolowany był przez radiolokator. Uzyskane wyniki umożliwią wniesienie niezbędnych poprawek, jeśli chodzi o układ modelu, moc zespołu śmigłosilnikowego i inne charakterystyki decydujące o sprawności modelu. Po 10-minutowym locie zarejestrowano wysokość 585 m, co jest wyczynem już poważnym jak na silnik elektryczny. Średnia prędkość wznoszenia wynosiła 0,98 m/s. Lot pomiarowy trwał 30 min. 20 s. Prędkość opadania modelu 0,48 m/s. Wierzyć można, iż jeśli tylko pokonana zostanie „bariera" wysokich kosztów, to silnik elektryczny zdecydowanie wyprze wszystkie dotychczasowe źródła napędu modeli latających, budowanych przez amatorów i zawodników. Kto wie czy w przyszłości nawet szybkie modele na uwięzi nie będą miały osobnej podklasy dla napędu elektrycznego.

NIE TURBINA!

W numerze pierwszym z b.r. podaliśmy informację o nowym silniku wyposażonym w „turbinę". Oczywiście nie był to silnik turbinowy, a po prostu zwykły silnik mający zamiast śmigła wirnik wielołopatowy obudowany tunelem. Silnik taki można nazwać również wentylatorowym. Błąd nasz polegał na nazwaniu tego silnika turbiną bez niezbędnego cudzysłowu. Za zwrócenie uwagi na błąd dziękujemy naszemu Czytelnikowi panu Włodzimierzowi Pfeifferowi z Warszawy, któremu w dowód uznania przesyłamy pamiątkową książkę naszych wydawnictw.

Z DAWNYCH DOBRYCH CZASÓW

Anglicy mają ogromne poczucie humoru i poszanowania tradycji. W roku ubiegłym w Wielkiej Brytanii zorganizowano zawody starych modeli latających, począwszy od 1909 roku. W imprezie tej uczestniczyło ponad 500 modeli od latawców poczynając. Mało tego, zawodnicy prezentujący modele z poszczególnych lat — z „dawnych dobrych czasów", jak to mawiali nasi pradziadkowie, byli ubrani w stroje przynależne danej epoce. Czy nie wspaniała zabawa! Na zdjęciu jeden z zawodników z modelem modnej niegdyś „kaczki" z dwoma silnikami gumowymi, konstrukcja pioniera małego lotnictwa Sydnea Camma.



Por. pil. Franciszek Żwirko.

Nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej ukaże się wkrótce w sprzedaży książka biograficzna pt. „FRANCISZEK ŻWIRKO". Jej autorem jest syn sławnego lotnika polskiego — Henryk. Poniżej publikujemy jeden z fragmentów książki.

MANEWRY W CIECHANOWIE

Zainteresowania dzielił pomiędzy latanie i narzeczoną. Latał rzeczywiście dużo. Poza normalnymi ćwiczeniami w 111 eskadrze[1] 1 Pułku „woził" różnych dygnitarzy wojskowych po Polsce. Do Dęblina, Poznania, Wilna latało się z por. Żwirką — pewnie i bez wypadków.

Jedynym zmartwieniem były zbyt rzadkie wizyty w Bydgoszczy. Starał się wykorzystać każdą okazję, aby wyrwać się chociaż na kilka godzin do narzeczonej, najlepiej samolotem, bo to nie nadwerężało — i tak przeważnie pustawego — portfela. Po jednym z powrotów do Warszawy pisze:

dn. 6.III.28

Asiuniu złota!

Doleciałem dobrze. Wciąż myślałem w drodze i myślę teraz, jak nam było dobrze, i marzę o tym, żeby było tak zawsze. Dziś w południe objąłem służbę of. inspekc. za Staśka, bo kiedyś on objął za mnie. Jutro pójdę po znaczek i postaram się w czwartek wysłać. Tymczasem pa. Ściskam i całuję.

Twój R.

W Warszawie mało się udzielał kolegom w pułku. Skrupulatnie składał pieniądze na przyszłe mieszkanie małżeńskie; wiązał wszystkie swoje plany ze ślubem. Od czasu do czasu wraz z kolegami chodził do cyrku Staniewskich na Ordynacką, na ulubione walki zawodowych zapaśników. Wrażenia opisywał w listach do narzeczonej.

W marcu 1928 r. pisze:

„... Wczoraj byliśmy kupą w cyrku na walce Sztekker — Poschoff. Była decydująca. Poschoff tak się rozzłościł, że kopnął Sztekkera i ten zemdlał. W cyrku z tego powodu był straszny skandal."

Nie zapomina jednocześnie o praktycznych radach dla swojej przyszłej żony. Dalej w tym samym liście pisze:

... Asieńka! Poproś starego w moim imieniu, żeby posłał Ciebie na kurs gotowania i szycia, bo sama wiesz, że jest to bardzo potrzebne. Nie dlatego, żebyś to koniecznie sama robiła, a dlatego, że każda kobieta musi to umieć.

Jutro lecę na ćwiczenia do Ciechanowa. Ściskam więc ostro i całuteńką całuję, prosząc, żebyś zawsze pamiętała o swym chłopcu.

Twój tylko R.

Rano wystartował w drugim kluczu 111 „Kościuszkowskiej"[2] eskadry do Ciechanowa. Na ćwiczenia z 1 pułku poleciało siedem samolotów myśliwskich, Spadów. Samoloty te, o dobrych właściwościach manewrowych, nie wybaczały jednak błędów pilotażu. Były trudne do wyprowadzenia z korkociągu. Posiadały również wady konstrukcyjne, co powodowało wiele katastrof.

Samoloty eskadry po przylocie do Ciechanowa przejęte zostały przez mechaników, skrupulatnie przygotowujących je do lotów na następny dzień. Po obiedzie piloci mieli odprawę, na której omówiono zadanie ćwiczeń: ochrona miasteczka przed atakiem nieprzyjacielskich samolotów. Nieprzyjacielem miały być również samoloty 1 pułku, startujące z lotniska mokotowskiego. Czas rozpoczęcia ćwiczeń — godzina czwarta rano.

Kto kogo przechytrzy? Atakujący czy wydelegowana do ochrony Ciechanowa 111

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

NIEZWYKŁA LOTNICZKA

Na próżno szukać jej nazwiska w encyklopedii lub w spisach sławnych lotników. Mimo podeszłego wieku — nie wykonuje przelotów dla rozgłosu.

Kim jest owa sędziwa lotniczka? Nazywa się Marion Rice Hart, urodziła się w 1892 r. i jako pierwsza kobieta w USA uzyskała dyplom inżyniera chemika (w 1911 r.). W latach następnych, kiedy to poświęciła się wyłącznie rzeźbiarstwu, niespodziewanie oczarowało ją żeglarstwo. Stosunkowo szybko ukończyła odpowiednie kursy i uzyskała uprawnienia żeglarskie. W drugiej połowie lat trzydziestych opłynęła jachtem kulę ziemską. W 1954 r. (mając 62 lata) uzyskała licencję pilota. Rok później przeleciała Atlantyk małym dwumiejscowym samolotem (w charakterze pasażera lub jak kto woli drugiego pilota). Wreszcie w 1966 r. (w wieku 74 lat) samotnie przeleciała Atlantyk.

Na tym nie koniec. Sędziwa pani w lipcu 1972 r. (mając 80 lat) nieoczekiwanie wystartowała w samotną podróż po świecie, nie zwierzając się ze swego zamiaru nawet najbliższej rodzinie. Po prostu nie było jej przez rok w Waszyngtonie. Swym jednosilnikowym samolotem Beechcraft „Bonanza" w ciągu ośmiu godzin przeleciała północny Atlantyk. Po krótkim odpoczynku na lotnisku w Shanon, w Irlandii, odwiedziła wiele stolic europejskich, Środkowego Wschodu oraz Azji. Obleciała już całą kulę ziemską, wykonała bardzo wiele przelotów nad Stanami Zjednoczonymi, krajami Ameryki Łacińskiej.

W roku ubiegłym w wieku 83 lat Marion Hart po raz dziesiąty przeleciała Atlantyk na swej ulubionej „Bonanzie". W rozmowie z przedstawicielami prasy oświadczyła, że przygotowuje się do kolejnych lotów na bardziej atrakcyjnych trasach, ponieważ Atlantyk już jej się znudził. Na pytanie dziennikarzy, jakie będą to trasy, odpowiedziała, iż nad tym się jeszcze nie zastanawiała. Trzeba wiedzieć, że sędziwa lotniczka podejmuje decyzje niespodziewanie, niczego nie planując i nikomu nie zwierzając się ze swych decyzji.

Dzieje tej najstarszej lotniczki świata, pierwszej jak do tej pory w historii lotnictwa, która przeleciała samotnie Atlantyk, nie byłyby pełne, gdyby nie formalności... O co chodzi?

Załatwiając formalności związane z pozwoleniem na przelot, uzyskaniem komunikatu meteorologicznego, pracownicy portów lotniczych uprzejmie jej odpowiadają: „Proszę przysłać pani pilota, przekażemy mu wszystkie materiały związane z przelotem". Wtedy Marion Hart irytuje się, jest niezadowolona, ale później się uśmiecha i wybacza im.

Dlaczego piszę o Marion Hart? Obserwatorów zagranicznych — a mnie także — zadziwia energia, sprawność starszej pani, ba, staruszki, która nie tylko ma licencję pilota, ale wykonuje samotnie dalekie przeloty (jeden z ostatnich wynosił 35 tys. km). Ale nie tylko. Sędziwa lotniczka pisze wspomnienia lotnicze. Jeśli będą tak wspaniałe jak wykonywane przeloty, to na pewno uznane zostaną za niezwykłe w światowej twórczości lotniczej.

obserwator

eskadra? W czasie wspólnej kolacji zawzięcie dyskutowano nad najskuteczniejszym sposobem uzyskania sukcesu w ćwiczeniach. Szczególnie wiele rozprawiano na temat przewidywanego czasu ataku nieprzyjaciela. Na ten temat milczący przez cały czas Żwirko miał swoje zdanie.

— Przylecą o świcie lub też przed świtem. To ich jedyna szansa sukcesu. Zresztą w tajemnicy przygotowywali się już do nocnych lotów jeszcze przed naszym odlotem.

— Skąd wiesz, Franek?

— Ba, to dosyć proste. W nocy u nas prawie się nie lata. Wiem od mechaników, że przygotowywano do użycia reflektor i sporo lamp do oświetlenia lotniska w czasie startu. Myślę, że wystartują z Mokotowa z takim wyliczeniem, aby w Ciechanowie być równo ze świtem. Sądzą, że w tym czasie my będziemy dopiero przygotowywać się do startu, i nie napotkają w powietrzu na obronę. Ataku możemy się więc spodziewać około piątej trzydzieści.

— Wiecie — odezwał się por. Kępiński [3] — to jest bardzo prawdopodobne. Gotowość do startu trzeba zarządzić już na piątą piętnaście. Podgrzać silniki i równo ze świtem czekać na „wroga".

— Ja mam jeszcze jedną propozycję — dodał Żwirko. — Wystartuję na pół godziny przed świtem i poczekam na nich w powietrzu. Polecę nieco na zachód od Ciechanowa i jeżeli będą się zbliżali, postaram się ich przestraszyć jeszcze przed celem.

— A więc dzisiaj spać i jutro o piątej spotykamy się przy samolotach — zakończył dyskusję dowódca eskadry, kpt. Jerzy Wieniawa-Długoszewski.

Żwirko był na lotnisku już przed piątą. Szef mechaników zameldował o gotowości samolotu do startu. Po chwili Żwirko siedział w kabinie dwupłatowca o krótkich, nieco skośnych do tyłu skrzydłach. Kilka obrotów śmigła i silnik zaskoczył. Najpierw kilka razy kichnął, a potem już na równych, wolnych obrotach zaczął się rozgrzewać. Personel techniczny, przyświecając sobie latarkami, kręcił się już wokół innych samolotów, przygotowując je do lotów. Zjawili się też pozostali piloci.

Było jeszcze zupełnie ciemno, kiedy Spad Żwirki wystartował. Jeszcze przez chwilę był widoczny jako ciemny punkt na horyzoncie, aby po chwili dawać znać o swoim istnieniu jedynie cichnącym w oddali warkotem silnika. Na wschodzie niebo zaczęło powoli blednąć — zbliżał się świt. Na zachodzie nie straciło jeszcze nocnej ciemności.

Powoli nabierał wysokości. W Ciechanowie widać było już kilkanaście świateł w domach. Najjaśniej świeciły się latarnie przy stacji kolejowej. Poświecił latarką na wysokościomierz — wskazywał sześćset metrów. Jeszcze wyżej. Postanowił patrolować na wysokości 1200 m. Wraz ze wzrostem wysokości zorza na wschodzie nabierała barw i jasności. Wznosił się na spotkanie świtu. Daleko gdzieś na horyzoncie różowiły się dwa obłoczki, oświetlone nieśmiałymi promieniami schowanego jeszcze za linią ziemi słońca. Było zimno. Poprawił okulary i jeszcze raz spojrzał na wysokościomierz. Wystarczy. Teraz nieco na zachód. Spodziewał się, że samoloty przeciwnika, lecąc z południa w kierunku Ciechanowa, będą doskonale widoczne na tle jaśniejącego już na wschodzie nieba. Sam natomiast pozostawać będzie niewidoczny. W powietrzu był już blisko pół godziny. Czy jego przewidywania okażą się słuszne? Czy przeciwnik rzeczywiście zaatakuje o świcie? Jeżeli przylecą później, narazi się na docinki i kpiny kolegów.

Wstawał nowy dzień. Niebo stawało się coraz jaśniejsze, wygaszając światła gwiazd. Poprawił się w fotelu. Siedział nieco za nisko w kabinie, co utrudniało widoczność, a nie chciał przeoczyć samolotów przeciwnika. Już czterdzieści pięć minut znajdował się w powietrzu. Gdzieś daleko na wschodzie błysnęła kręta wstęga rzeki: To pewnie Narew — pomyślał. Popatrzył jeszcze raz. Rzeka migotała w świetle brzasku, ale tuż koło niej pojawiły się inne błyski. To chyba oni. Był nieco za wysoko, żeby móc zauważyć przeciwnika na tle nieba. Lecieli niżej niż się spodziewał, i na tle ciemnej ziemi. Zdradziły ich jednak odblaski na powierzchniach skrzydeł.

Oddał nieco knypel [4] i Spad zaczął nabierać prędkości. Postanowił zajść przeciwnika od tyłu i zaatakować nieco od dołu, gdzie łatwo można było podejść niewidocznie dla obserwatorów, mających między innymi za zadanie obsługę chroniących tył samolotu karabinów maszynowych. Kiedy zniżył się, na tle jasnego nieba ukazały się sylwetki Breguetów. Trzy, cztery, pięć — liczył — dziewięć. Trzy klucze — pomyślał. — Zacznę atak od ostatniego. Chyba się nie spodziewają o tej porze jakiegoś przeciwnika. Trzeba wykorzystać moment zaskoczenia.

Kiedy Breguety minęły Spada, wykonał ciasny wiraż i zaczął gonić atakujące samoloty. Teraz były one doskonale widoczne. Leciał nieco niżej od ostatniego klucza Breguetów. Poprawił się w fotelu i płynnym ruchem manetki [5] dał pełny gaz. Przycisnął maszynę jeszcze w lekkiej pice i gdy był prawie pod ogonem ostatniej maszyny, wystrzelił świecą o kilka zaledwie metrów obok Bregueta. Pilot tej maszyny zauważył jakiś cień i prawie odruchowo odszedł w bok. W tym czasie Spad wyszedł już na kilkadziesiąt metrów nad atakowany klucz i nagłym przewrotem na skrzydło złożył się do kolejnego ataku. Ze sporą przewagą szybkości zaatakował maszynę prowadzącą klucz, przechodząc tuż nad jej skrzydłem. Obserwator, siedzący w drugiej kabinie, widząc znajdujący się w tak małej odległości samolot i obawiając się zderzenia — schował się w głębi maszyny. Podwozie Spada przeszło zaledwie kilkadziesiąt centymetrów nad skrzydłem Bregueta. Breguetem rzuciło, gdy znalazł się w zawirowaniach, wywołanych przelotem myśliwca.

Zaskoczenie powiodło się — tyle że zaskoczeni zostali nie obrońcy Ciechanowa, a samoloty atakujące. Wokół dwóch pierwszych kluczy uwijały się już pozostałe śmigłe Spady. Napastnicy, nie doleciawszy do celu, musieli zawrócić.

Myśliwskie Spady formowały szyk nad Ciechanowem. Z kabin wychylali się piloci, ukazując częściowo skryte za okularami uśmiechnięte twarze. Grzmiąc silnikami przelecieli na małej wysokości nad miastem, rozeszli się z szyku i kolejno lądowali. Mechanicy przejmowali maszyny.

— No, Ryży, masz u mnie dużą wódkę — Kępiński pierwszy się zdeklarował. — Myślałem, że raczej ty będziesz musiał coś postawić, żeby wyciągnąć nas z choroby, w którą byśmy na pewno wpadli po tak wczesnej pobudce. Ale miałeś nosa...

— Niewiele w tym mojej zasługi. Popatrzyłem tylko po pułku przed startem, no i z ludźmi dobrze żyję, to zawsze dużo mi powiedzą.

— Przecież jakby to było w warunkach bojowych, to byśmy ich spruli co do jednego, bez oporu z ich strony .

— Ba, przy takim zaskoczeniu!

Jeszcze przez kilka minut piloci dzielili się wrażeniami z odbytego lotu i w pełni udanego manewru.

— My tu parle, parle, a zaschło w gardle — zabrał wreszcie głos na „zasadniczy" temat Czerwiński. — Chodźmy na jakieś mocne śniadanie.

— Panowie, manewry jeszcze się nie skończyły! — spokojnie zmitygował wsiadających już do samochodów kolegów Żwirko. — Przecież mogą jeszcze raz przylecieć. Wtedy oni by nas zaskoczyli. Musimy ustalić dyżury na cały dzień.

— Rzeczywiście, Franek ma znowu rację — Kępiński podtrzymał wywód Żwirki.

— Kto ma rację, ten płaci za kolację — obstawał przy propozycji śniadania Czerwiński. [6] — Teraz pojedziemy jeść. Nie przylecą.

— Ja jednak zostaję — Żwirko nie ustępował.

— Ja z tobą — ponownie poparł przyjaciela Kępiński.

— No, kto jeszcze na ochotnika?

— Ochotnicy wyginęli pod Cuszimą — z rezygnacją stwierdził Czerwiński — ale ja też z wami poczekam na lotnisku. Może przylecą i znowu damy im bobu. Fajnie byłoby tak w trójkę ich zaatakować — zaczął się zapalać do wyimaginowanej walki powietrznej.

Usiedli w pobliżu samolotów. Czas dyżuru skracali opowiadaniem dowcipów, których Czerwiński znał niezliczoną ilość. Po dwóch godzinach wrócili z miasta koledzy na zmianę. Prawie równocześnie z nimi ukazały się na horyzoncie samoloty. Najpierw trzy w szyku klucza, a w niedalekiej odległości za nimi jeszcze dwa klucze. Jednocześnie do grupy pilotów podbiegł jeden z podoficerów. Zadyszany wołał z daleka:

— Telefonowali z pułku, że leci nas wymienić 112 eskadra. To pewnie oni.

Ćwiczenia dla 111 eskadry Kościuszkowskiej były zakończone.

HENRYK ŻWIRKO

---

[1] W tych latach zmieniono oznaczenia eskadr 1 Pułku Lotniczego.

[2] 111 eskadra myśliwska imienia T. Kościuszki powstała w listopadzie 1918 r. na lotnisku Rakowice w Krakowie. Nazwa nadana jej została na wniosek pilotów amerykańskich, którzy służyli w niej w latach 1919—1920. W czasie II wojny światowej tradycje i znak eskadry przejął 303 Dywizjon.

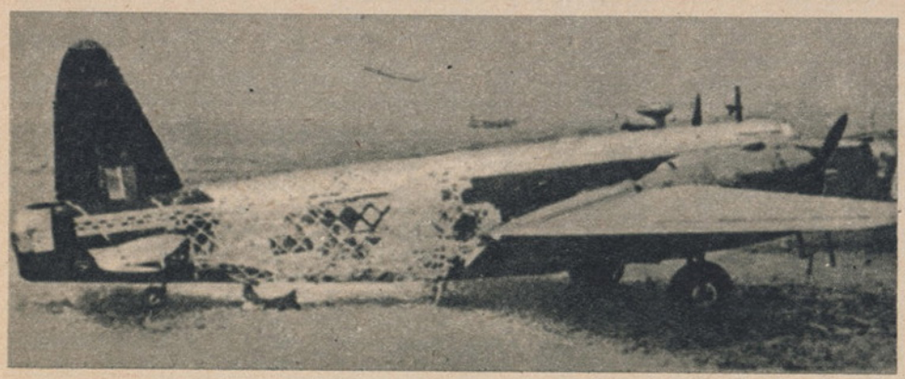
[3] Józef Kępiński, m. in. w okresie II wojny światowej jeden z dowódców polskiego lotnictwa we Francji.

[4] Drążek sterowy.

[5] Dźwignia sterowania przepustnicą mieszanki.

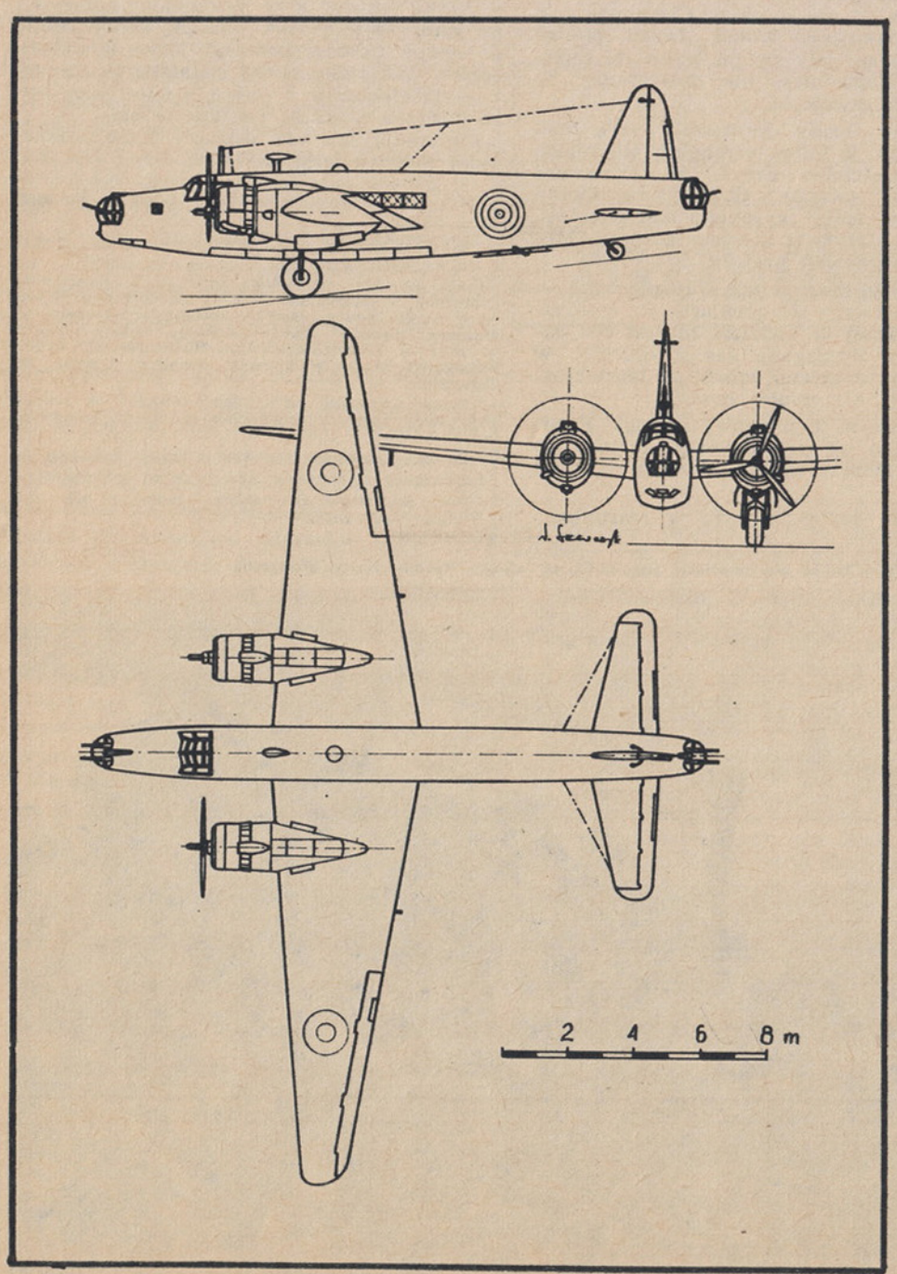
[6] Por. Stanisław Czerwiński, jeden z oficerów 1 Pułku Lotniczego.

Por. pil. Franciszek Żwirko przy samolocie Spad-61-C1, na lotnisku Mokotowskim w Warszawie.



SAMOLOT BOMBOWY VICKERS „WELLINGTON"

(CZĘŚĆ 2)



Polskie dywizjony bombowe w Anglii otrzymały pod koniec 1940 r. doskonałe na owe czasy bombowce dwusilnikowe „Wellington — IC". Następnie używano następujących wersji: „Wellington-II" (dyw. 305; VII.1941 — VII.1942); „Wellington-III" (dyw. 300; I.1943 — IV.1943); (dyw. 305; III.1943 — VIII.1943); „Wellington-IV" (dyw. 300; XI.1941 — I.1943); (dyw. 301; VIII.1941 — IV.1943); (dyw. 305; VIII.1942 — V.1943) oraz „Wellington-X" (dyw. 300; III.1943 — IV.1944), (dyw. 304; V.1943 — VI.1943), (dyw. 305; III.1943 — VIII.1943). Ponadto wersji morskich używał dywizjon 304: „Wellington-GR XIII" (VI.1943 — IX.1943) i „Wellington-GR XIV" (IX.1943 — VI.1945).

Po miesięcznym szkoleniu dywizjony 300 i 301 odbyły swój pierwszy lot bojowy na „Wellingtonach" 22.XII. 1940 r. Było to bombardowanie portu w Antwerpii. 22.III.1941 r. dywizjony 300 i 301 po raz pierwszy bombardowały Berlin. 22.IV.1941 r. na „Wellingtonach-IC" przeszły chrzest bojowy dywizjony 304 i 305 bombardując zbiorniki paliwa w Rotterdamie. Ponad 100 polskich „Wellingtonów-II i IV" (w tym także załogi z ośrodka treningowego) brało udział w nalotach tysiąca samolotów na Kolonię (30.V.1942) i Bremę (26.VI.1942). W październiku bombardowano Mediolan i Turyn (przeloty nad Alpami). 26.VI.1942 r. podczas powrotu z nalotu na Bremę zginął, w czasie wodowania uszkodzonego „Wellingtona-II" z 305 dywizjonu, ppłk pil. St. Skarżyński. 4.IX.1942 r. „Wellington-IV" o literach BH-Z wrócił z wyprawy ze spalonym pokryciem tylnej części kadłuba. Na „Wellingtonach-X" dywizjon 300 i na „Wellingtonach-IV, X i III" dywizjon 305 brały udział w wielu wyprawach bombowych na teren Niemiec oraz na cele strategiczne w krajach okupowanych.

Na „Wellingtonach-I C i I A" wykonały początkowo loty patrolowe załogi dywizjonu 304 w lotnictwie obrony wybrzeża. Pierwszy lot bojowy nad morzem wykonano 18.V.1942 r., a 26.V. atakowano po raz pierwszy hitlerowski okręt podwodny. 13.VIII.1942 r. załoga „Wellingtona-IC" zatopiła pierwszy (potwierdzony) hitlerowski okręt podwodny. W ciągu dalszej służby na tych samolotach wielokrotnie atakowano okręty podwodne, zaś „Wellingtony" były z kolei atakowane przez dalekodystansowe wersje myśliwskie Ju-88. Najsłynniejszy był pojedynek „Wellingtona-X" z sześcioma Ju-88, stoczony 16.IX.1942 r., a zakończony zestrzeleniem jednego Ju-88 i uszkodzeniem dwu dalszych. „Wellington" wrócił z 45 trafieniami (dziura w zbiorniku, zerwane pokrycie skrzydeł). Również 24.IX.1942 r. zestrzelono Ju-88 na „Wellingtonie-X".

Na „Wellingtonach-XIII i XIV" wyposażonych w radar prowadzono nocne tropienie okrętów podwodnych, jednak mimo wielu ataków trudno było stwierdzić pewne trafienie. Załoga „Wellingtona-XIV" zestrzeliła 26.III. 1944 r. atakującego ją myśliwca Bf-110. W sumie zaliczono polskim „Wellingtonom": 2 okręty podwodne zniszczone na pewno, 3 ciężko uszkodzone, 3 samoloty zestrzelone na pewno i 4 prawdopodobnie. „Wellingtony" cieszyły się uznaniem pilotów ze względu na mocną konstrukcję, która pozwalała na powrót do bazy mimo dużych uszkodzeń.

Silnik („Wellington-IC"): Bristol „Pegasus-X lub XVIII", chłodzony powietrzem o mocy max. 1 000 KM.

Uzbrojenie (IC): dwie wieże sterowane hydraulicznie z 2 karabinami maszynowymi (0,303 cala) każda oraz 2 karabiny maszynowe w kadłubie, w bocznych stanowiskach. Komora bombowa dla ok. 2 000 kg bomb.

WITOLD SZEWCZYK

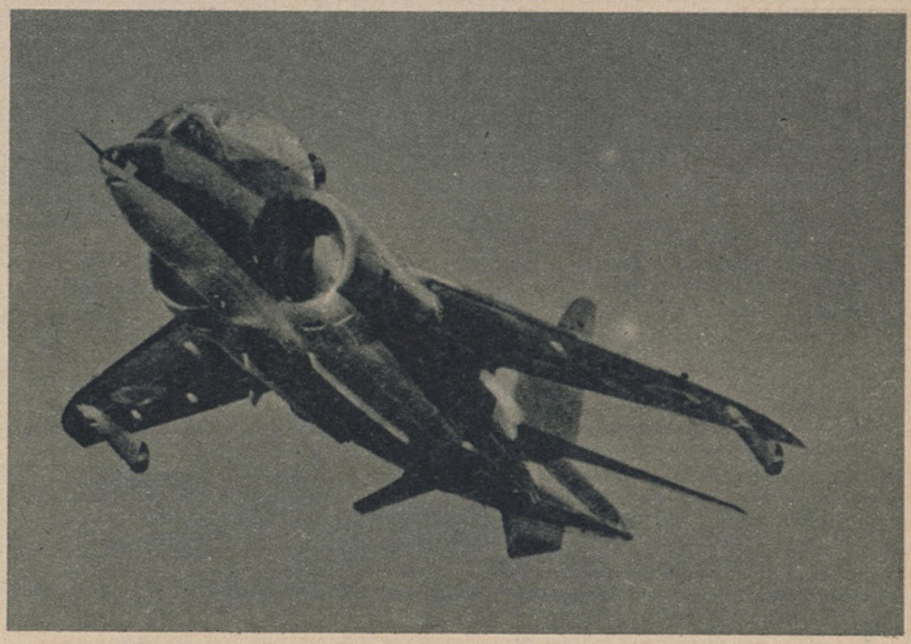
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 26,26 m, długość — 19,68 (z k. masz.) m, wysokość — 5,3 m, pow. nośna — 78 m².

Masy: Masa własna — 8 416 kg, masa użyteczna — 4 500 kg, masa całkowita max. — 12 927 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 378 km/h, prędkość przelotowa — ok. 250 km/h, wznoszenie — 5,7 m/s, pułap — 5 480 m, zasięg — 1 930 do 3 620 km.

Na rysunku: „Wellington-IC". Na zdjęciu: „Wellington-IV" z 300 dywizjonu po powrocie z Bremy.



PIONOWZLOT
HS „HARRIER" T.MK 2/4

Jedyny zachodni samolot pionowego startu znajdujący się w eksploatacji — to „Harrier", produkowany przez brytyjski koncern Hawker-Siddeley. Samolot jest produkowany głównie w jednomiejscowej wersji szturmowej pod oznaczeniem GR Mk 3 dla brytyjskiego lotnictwa wojskowego RAF oraz pod oznaczeniem AV—8A dla amerykańskiej piechoty morskiej. Zbudowano już ok. 200 samolotów tej wersji w większości dla USA. Istnieje również dwumiejscowa wersja samolotu oznaczona T. Mk 2,2A lub 4 — zależnie od zabudowanego silnika. Wersja ta przeznaczona jest głównie do treningu pilotów, jednakże zachowała ona wszystkie walory samolotu bojowego i może być stosowana operacyjnie z załogą jedno-lub dwuosobową. Od zasadniczej wersji jednomiejscowej wersja T różni się wydłużoną przednią i tylną częścią kadłuba oraz częściowo zmniejszonym usterzeniem. Uzbrojenie w obu wersjach jest identyczne. Oblot pierwszego samolotu wersji dwumiejscowej odbył się w 1969 r. Wyprodukowano ok. 15 samolotów tej wersji.

„Harrier" T. Mk jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła trapezowe o niewielkim skosie (34° na 25% cięciwy) odznaczają się silnym, ujemnym wzniosem (—12°). Profil własny (HS) o procentowości 10% u nasady, przechodzącej w 5% na końcówkach. Konstrukcyjnie skrzydła stanowią jedną całość mocowaną do kadłuba w 6 punktach i odejmowaną dla uzyskania dostępu do silnika. Konstrukcja „fail-safe", trójdźwigarowa, z pracującym pokryciem integralnie usztywnionym metodą frezowania. Klapy i lotki bezszczelinowe, konstrukcji przekładkowej z wypełniaczem ulowym. Lotki sterowane hydraulicznie, zdwojonym siłownikiem, bezzwrotnie.

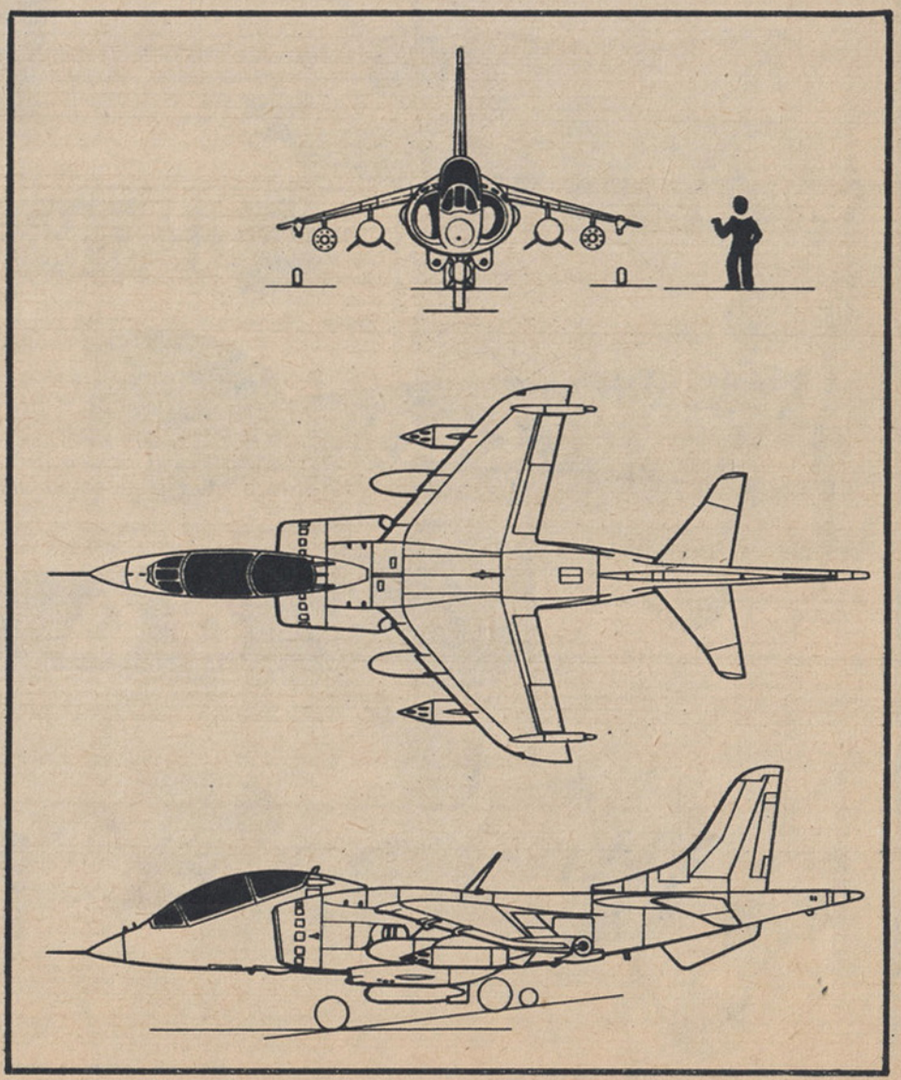
Kadłub ma konwencjonalną konstrukcję półskorupową, usztywnioną wręgami i podłużnicami, głównie duralową, ale część pokrycia wykonana jest z blachy tytanowej, szczególnie w okolicy silników i w tylnej części. Pod kadłubem, za tylnym podwoziem — duży hamulec aerodynamiczny. Umieszczona przed płatem kabina załogi zawiera dwa miejsca w tandem, tylne znacznie wyżej niż przednie, wyposażone w wyrzucane rakietowo fotele klasy zero-zero, typu Martin-Baker 9A Mk 1. Kroplowa osłona kabiny odchyla się do wsiadania na bok (na prawo). Kabina jest ciśnieniowa i klimatyzowana.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości, o ujemnym wzniosie 15°, wykonane jest jako jednoczęściowe, płytowe, wychylane podwójnym siłownikiem hydraulicznym. Usterzenie pionowe klasyczne, ster kierunku wychylany nożnie.

Podwozie chowane, jednotorowe, o zdwojonym zespole głównym. Zespół przedni sterowany. Na końcach skrzydeł kółka wspornikowe. Amortyzacja podwozia przedniego olejowa (liquid spring), głównego i wsporników — olejowo-powietrzna. Hamulce hydrauliczne, wielotarczowe. Chowanie i wypuszczanie hydrauliczne, z układem wypuszczania awaryjnego przy pomocy sprężonego azotu.

Samolot jest wyposażony w dwuprzepływowy silnik turboodrzutowy typu Rolls-Royce Bristol „Pegasus" Mk 103 o ciągu 9750 kG, zabudowany w centralnej części kadłuba. Silnik ma cztery dysze wylotowe, zaopatrzone w kaskadowe układy kierujące, mogące się obracać o 98° od pozycji tylnej w dół. Pozwala to na skierowanie wektora ciągu pionowo w górę, a nawet nieco do tyłu. Taki układ umożliwia samolotowi pionowy start i zawis, z przejściem do szybkiego lotu poziomego, a następnie wyhamowania do pionowego lądowania. Do sterowania w zawisie służą cztery dodatkowe dysze umieszczone na końcach skrzydeł oraz kadłuba, zasilane upustowo z głównego konturu silnika. Samolot jest przystosowany do operowania z dowolnych terenów, również nie utwardzonych, a także z pokładu okrętowego. Silnik jest zasilany przez dwa boczne chwyty powietrzne o dużej przestrzeni czołowej, zaopatrzone w boczne klapy umożliwiające dodatkowy dopływ powietrza przy prędkości 0. Paliwo w ilości 2 860 l mieści się w 5 integralnych zbiornikach w kadłubie i 2 w skrzydłach.

Uzbrojenie doczepne składa się z 2 zasobników z działami Aden, 30 mm, pod kadłubem oraz 5 uchwytów (4 podskrzydłowych i 1 podkadłubowego) mogących unieść ładunek bojowy złożony z bomb 450 kg i wyrzutni pocisków rakietowych (19x68 mm). Można również podwiesić dwa dodatkowe zbiorniki paliwa po 450 l. **(J. S.)**



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,70 m, długość — 17,00 m, wysokość — 4,17 m, pow. nośna — 18,7 m², wydłużenie — 3,2.
Masy: Masa własna — 6 170 kg, ładunek bojowy — 2 300 kg, masa całkowita (max.) — 11 500 kg, obciążenie pow. (max.) — 615 kg/m², obciążenie ciągu (max.) — 1,18 kg/kG.
Osiągi: Prędkość max. — 1 200 km/h, prędkość nurkowania — M = 1,3, pułap — 15 000 m, czas trwania lotu — 3,5 h, zasięg — 2 800 km.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

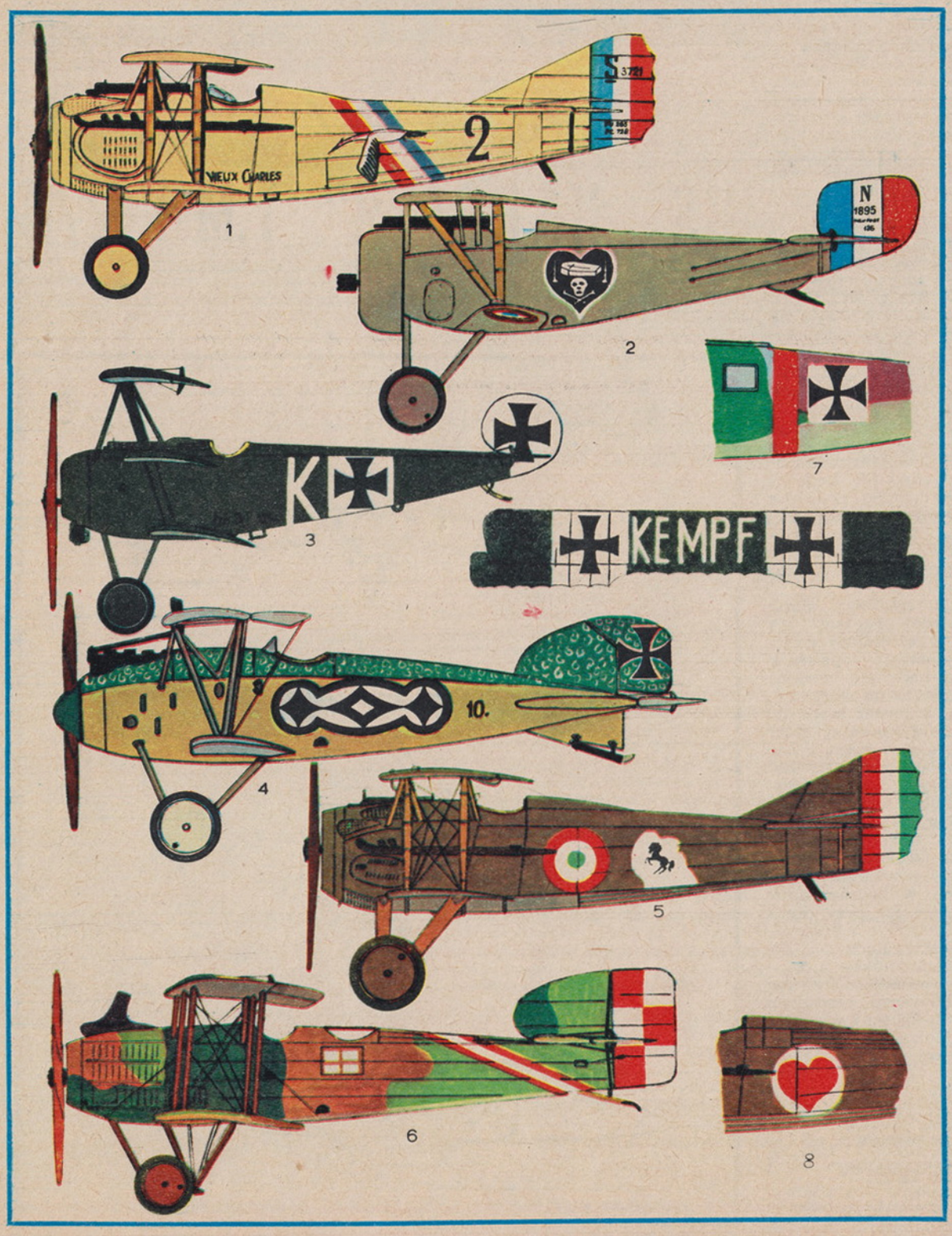
6

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Kolejnym przykładem nawiązywania do tradycji rycerskich były godła osobiste malowane na samolotach, a świadczące o osobie pilota. Pojawiły się one znacznie wcześniej niż godła eskadr i stały się często ich inspiracją. Asortyment elementów z jakich tworzono godła osobiste był podobny do godeł eskadr, z tym iż częstym elementem były nazwy nadawane samolotom, imiona ukochanych, przezwiska pilota czy też napisy świadczące o groźbie, jaką niesie spotkanie z danym pilotem, wymalowane na kadłubie i płatach samolotów. Częstym elementem, stosowanym zwłaszcza przez lotników niemieckich, były pierwsze litery nazwiska lub inicjały, malowane nie tylko na kadłubach ale także na płatach. Spotykane są także połączenia kilku elementów mówiące o pilocie, nazwie samolotu czy imieniu ukochanej itp.

Rozwój lotnictwa myśliwskiego spowodował powstanie pojęcia „asa" – czyli pilota, który odniósł określoną liczbę zwycięstw powietrznych. „As" pragnął, aby jego samolot był także dobrze znany, co można było osiągnąć przez malowanie godła czy też pomalowanie samolotu na barwy jaskrawe, widoczne z daleka. Ten ostatni system narodził się wśród lotników niemieckich, którzy stosowali malowanie samolotów na barwy będące zaprzeczeniem idei maskowania. Najbardziej znanym przykładem barwnego oznaczania „asa" były samoloty Manfreda von Richthofena, malowane na kolor czerwony. Stąd nazwa, jaką ochrzcili go lotnicy francuscy i angielscy: „Czerwony Baron". Kolory eskadr były też często wykorzystywane jako element indywidualny poprzez dowolność ich malowania na samolotach. W lotnictwie niektórych państw walczących prawo do „godła osobistego" nabywał pilot po osiągnięciu określonej liczby zwycięstw powietrznych; np. w lotnictwie Austro-Węgier potrzeba było ich 5. W tym przypadku godło osobiste było specyficznym odznaczeniem bojowym pilota. Można także potraktować jako pewien specyficzny rodzaj godła numer porządkowy samolotu w danej jednostce organizacyjnej, malowany na kadłubie oraz często na płacie samolotu. „Numerem" mogły być cyfry lub litery, te ostatnie stosowano w RFC. Wreszcie do godeł osobistych możemy zaliczyć oznakowania stosowane na samolotach dowódców danej jednostki, mające ułatwić dowodzenie jednostką i będące lotniczą formą sztandaru. Oznakowania te były jednak związane nie z nazwiskiem pilota, a jego funkcją.

Zdjęcia i barwna plansza ilustrują przykłady godeł osobistych pilotów z okresu I Wojny Światowej. (cdn)



Na zdjęciach: Samolot Breguet-XIV dowódcy 66 Eskadry Breguetów i samolot Nieuport-XVII Charlesa Nungessera.

SAMOLOTY NA BARWNEJ PLANSZY

1. Spad-VII C. Guynemera „Vieux Charles" (Stary Karol).
2. Nieuport-XVII Ch. Nungessera z jego godłem osobistym.
3. Fokker I. Kempfa – przykład malowania.
4. Albatros D-III austriackiego „asa" Brumowskiego.
5. Spad-XIII włoskiego „asa" mjra F. Baracca.
6. Breguet XIV dowódcy 66 Eskadry Breguetów.
7. Roland C-II lotnictwa niemieckiego.
8. Spad-XIII lotnictwa włoskiego.

W pierwszych dniach stycznia dwa nowe radzieckie satelity z serii „Kosmos" wprowadzone zostały na orbity okołoziemskie. Noszą one numery 787 i 788.

Radziecki kosmonauta dr Konstantin Fieoktistow w jednym z numerów dziennika „Prawda" opublikował artykuł podsumowujący wyniki rocznej pracy stacji kosmicznej „Salut-4". Z pokładu stacji badano promieniowanie słoneczne, dokonywano pomiaru prędkości plazmy, prowadzono badania zasobów naturalnych Ziemi. Pierwsza załoga „Saluta-4" sfotografowała blisko milion km² terytorium ZSRR. Druga załoga również wykonała ogromną pracę badawczą, wykonując zdjęcia znacznej części terytorium ZSRR. Podczas lotów załogowych przeprowadzano badania medyczne. Celem ich było poznanie reakcji organizmu ludzkiego podczas długotrwałego lotu i mechanizmów przystosowania się człowieka do stanu nieważkości, a także ocena skuteczności środków profilaktycznych, zmierzających do utrzymania zdolności kosmonautów do pracy podczas lotu orbitalnego.

Również w dzienniku „Prawda" ukazał się w końcu ubiegłego roku artykuł omawiający wstępne wyniki uzyskane w międzynarodowym doświadczeniu biologicznym, prowadzonym na pokładzie satelity „Kosmos-782". Satelita ten przebywał w przestrzeni kosmicznej od 25 listopada do 15 grudnia r. ub. Wyniki, zdaniem specjalistów, są zadowalające, a wykorzystanie pierwszej kosmicznej wirówki zainstalowanej w satelicie umożliwiło sprawdzenie wpływu sztucznego ciążenia na mikroorganizmy. Szczegółowe wyniki doświadczenia zamieszczać będzie fachowa prasa biomedyczna. Interesujący jest fakt, że podczas lądowania biosatelity i odbioru wyposażenia biologicznego uczestniczyło 60 uczonych radzieckich.

I jeszcze jedna wiadomość z ZSRR. W Centralnym Studio Filmowym im. Gorkiego w Moskwie, gdzie produkowane są filmy dziecięce i młodzieżowe, nakręcono film zatytułowany „Wielka podróż kosmiczna". Fantastyczny film opisuje przygody dzieci na pokładzie statku międzyplanetarnego. Scenariusz jest dziełem znakomitego pisarza Siergieja Michałkowa, a nad poprawnością techniki kosmicznej czuwał doradca, sam Aleksy Leonow.

W roku ubiegłym w Lizbonie odbył się 26 Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. W roku bieżącym — 27 Kongres odbędzie się w USA, w miejscowości Anaheim (Kalifornia) i trwać będzie od 10 do 16 października. Główny temat konferencji to zagadnienia poświęcone „nowej erze transportu kosmicznego". Przy okazji podawania tej informacji warto wspomnieć, że podczas zeszłorocznego kongresu kilka referatów wygłosili przedstawiciele z Polski. Między innymi prof. Mieczysław Subotowicz mówił o nowych przyczynkach do historii polskiego rakietnictwa w okresie XVI—XIX wieku. Jak wiadomo, profesor Subotowicz odkrył i spopularyzował działalność Siemienowicza w latach ubiegłych, a obecnie podał szereg nowych faktów świadczących, że i w Polsce zagadnienia techniki rakietowej znane były od dawna. Na przykład w 1624 roku pisał o rakietach Sarnecki. W 1643 dokonano u nas przekładu sławnego dzieła Diego Uffano. O rakietach pisał Bogatko w roku 1747, potem Bystrzanowski w 1749 r., czy Schumacher w 1829 r., a nawet generał Prądzyński w swych pamiętnikach wydanych w 1909 roku.

Na zakończenie informacja astronomiczna. Po raz pierwszy udało się przy pomocy naziemnych środków sfotografować powierzchnię gwiazdy Betelgeusy. Dokonało tego w roku ubiegłym trzech astrofizyków amerykańskich z obserwatorium w Kitt Peak. Gwiazda oddalona jest od Ziemi o około 500 lat świetlnych, a jej średnica jest ok. 400-krotnie większa od Słońca.

P. E.

SPORT

■ **W miejscowości Elmira**, będącej kolebką szybownictwa amerykańskiego, powstało narodowe muzeum szybownictwa.

■ **Nowy mięśniolot** zbudowali studenci uniwersytetu Nihon w Japonii. Siódma już ich konstrukcja ma rozpiętość skrzydeł 22,9 m, długość 7,7 m i masę 53 kg. Skrzydła pokryte są papierem, oczywiście znaną w świecie bibułką japońską. Przypomnieć warto, że jedna z japońskich konstrukcji studenckich w roku 1974 pokonała odległość 142 m, lecąc na wysokości 1,5 m. Napęd mięśniolotu — przy pomocy śmigła uruchamianego systemem pedałowym, jak na rowerze.

■ **Najnowszy biuletyn FAI** przynosi szereg zatwierdzonych światowych rekordów szybowcowych, w tym: A. Dankowskiej — prędkość po trójkącie 750 km — 73,627 km/h, odległość w obwodzie trójkąta ponad 750 km — 769,4 km oraz prędkość po trasie trójkąta 100 km na szybowcu dwumiejscowym (pasażerka Irena Kostka) — 104,1 km. Zatwierdzony został również wynik 127,204 km/h, uzyskany przez Włoszkę Adelę Orsi w przelocie po trasie trójkąta 100 km.

TRANSPORT

■ **Marzenie** o jakimkolwiek bezszmerowym samolocie — na razie jest utopią. Współczesne lotnisko co dwie minuty przyjmuje i wysyła samoloty. W pewnym oddaleniu od pasów startowych grzeją się silniki samolotów wyruszających w podniebne rejsy. I chociaż hałas w pobliżu lotniska nie jest większy niż hałas panujący na niektórych odcinkach wielkich arterii miejskich, ciągle jednak dokucza on mieszkańcom okolicznych domów.

Oto co na temat walki z hałasem mówi członek Komitetu do Spraw Walki z Hałasem Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), zastępca kierownika Wydziału Państwowego Instytutu Naukowo-Badawczego Lotnictwa Cywilnego (GOSNIIG), kandydat nauk technicznych B. Mielnikow: O ile w trakcie projektowania pierwszych radzieckich samolotów nie przywiązywaliśmy wagi do problemów zmniejszenia hałasu, a maksimum natężenia hałasu praktycznie nie było określone, o tyle obecnie zagadnienie to jest rozpatrywane jako część ogólnego problemu ochrony środowiska.

W 1970 r. Komitet ICAO opracował normy ograniczające dopuszczalne natężenie hałasu. Normy stosowane w Związku Radzieckim od 1971 r. są jeszcze bardziej surowe. Ostatnio uległy one ponownemu opracowaniu, przy czym jeszcze bardziej obniżono poziom dopuszczalnego, maksymalnego natężenia hałasu.

Jeśli chodzi o projektowanie nowych samolotów, problem ten próbuje się rozwiązać przy pomocy stosowania nowych — nieco „cichszych" silników, jako że silnik — podobnie jak dawniej — jest głównym źródłem hałasu. Głównym, ale nie jedynym, co zostało udowodnione w trakcie ostatnich badań. Chodzi o to, że hałas powstaje również wskutek zetknięcia płaszczyzn kadłuba samolotu z masą powietrza.

Przy konstruowaniu pierwszego samolotu pasażerskiego — naddźwiękowego Tu-144, zastosowano wszystkie znane środki służące zmniejszeniu hałasu, wykorzystano wszystkie możliwości, które nie wpływają na pogorszenie warunków eksploatacyjnych.

Zupełnie inaczej wygląda ten problem w odniesieniu do eksploatowanych już samolotów. Najprostszym i najskuteczniejszym sposobem jest zastosowanie zmodernizowanych silników, w których uwzględniono ostatnie osiągnięcia nauki i techniki. Istnieje cały szereg rozwiązań konstrukcyjnych, mających na celu zmniejszenie hałasu pracującej sprężarki i strumienia gazów odrzutowych. Skuteczne okazały się również specjalne sposoby pilotażu: stromy tor startu, lot w niezamieszkanych rejonach; dławienie silników czy odpowiednie podejście do lądowania.

Duże znaczenie ma również racjonalna organizacja ruchu powietrznego, w tym również budowa pasów startowych z dala od zamieszkanych dzielnic, co wyklucza przelot samolotów na małych wysokościach nad domami mieszkalnymi oraz ograniczenie lotów nocnych i treningowych.

(APN)

■ **Według** prowizorycznych obliczeń I A T A, w roku 1975 pasażerskie przewozy lotnicze świata zwiększyły się w porównaniu z rokiem 1974 o 5%, towarowe o 2% i pocztowe o 3%. Wstępne dane ICAO oceniały wzrost pracy przewozowej w roku 1975 na 2—3%.

■ **Zakończony** kompromisowo spór towarzystw IATA o wysokość prowizji agencyjnych przewiduje przy normalnych 8% udzielanie prowizji dodatkowych w wysokości 3% od biletów podróży z opłaconymi kosztami pobytu oraz możliwość stosowania od roku 1978 premii specjalnej w wysokości 4% dla agentów, którzy osiągną roczny wzrost sprzedaży o 10%.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Zgodnie** z ustaleniami IATA, z dniem 1 kwietnia br. taryfy lotnicze na liniach europejskich mają wzrosnąć przeciętnie o 5%.

■ **„Jumbo-jet"** najnowszej wersji — długodystansowy B-747 SP — wykonał serię lotów pokazowych, przebywając w ciągu 29 dni 115 tys. km. Szczytowy lot, z Meksyku do Belgradu, długości 11 600 km, trwał 12 godz. 56 minut. Samolot został zaprezentowany 26 towarzystwom lotniczym w 18 krajach.

■ **Szwajcaria** — jako jedyny kraj europejski — zawarła ze Stanami Zjednoczonymi porozumienie w sprawie transatlantyckich lotów czarterowych.

■ **W celu** dokładnego określenia wpływu hałasu lotniczego na organizm ludzki, w szczególności w czasie snu, poddanych zostanie systematycznemu badaniu lekarskiemu 30 osób zamieszkałych na peryferiach portu lotniczego Paryża w Roissy en France. Dane mają posłużyć do ustalenia odpowiednich norm zabezpieczających ochronę środowiska.

■ **Amerykańskie** towarzystwa przewozu lotniczego, eksploatujące linie do Los Angeles, zamierzają zaskarżyć do sądu zarząd tego portu z powodu — jak się wyrażono — drakońskich norm hałasu wprowadzonych przez służbę ruchu lotniczego.

■ **Zrzeszone** w osobnym związku zawodowym 300 stewardes (hostes) belgijskich domaga się przedłużenia górnej granicy wieku zatrudnienia z 40—45 do 50—55 lat oraz emerytur na zasadach obowiązujących personel latający. **(o)**

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1.
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę**, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 23.I.1976 r. Zam. 61.

INDEKS 37606

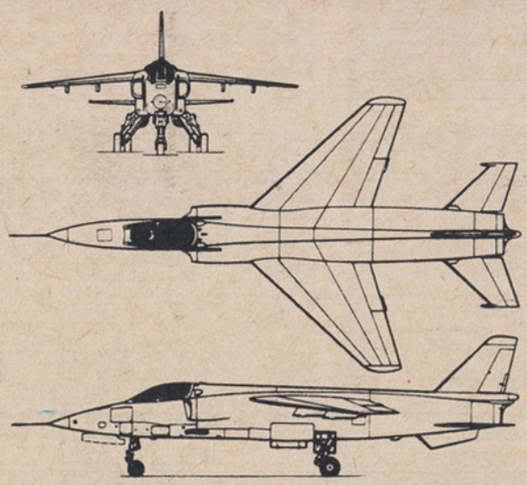
J-45

RAKIETA PO ŚWIECIE

JUROM „ARAO"

Jest to samolot szturmowy opracowany wspólnie przez Jugosławię i Rumunię. Wersje: 1 i 2-miejscowa. Dwa silniki turboodrzutowe „Viper-623" o ciągu 1 814 kG każdy. Prędkość max. — 800 do 1 000 km/h, prędkość przelotowa — 700 do 900 km/h. Pierwszy publiczny pokaz samolotu w locie — 15.VII.1975 r. w Batajnica pod Belgradem.

Zdjęcia i rysunki: „Ogoniok", „Letectvi + Kosmonautika", „Repüles", „Aviation Magazine".

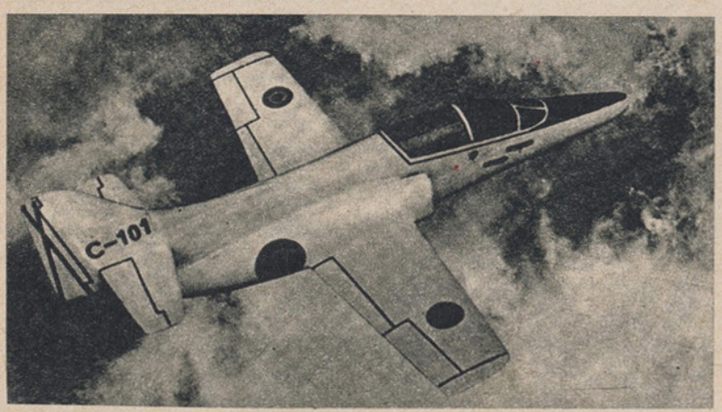


CHLEB KOSMONAUTÓW

Te kostki o masie 4,5 g każda to chleb kosmonautów radzieckich. Chodzi o to aby uniknąć okruszyn, które mogą być kłopotliwe w kabinie statku na orbicie, w stanie nieważkości.

MI-2 W ARKTYCE

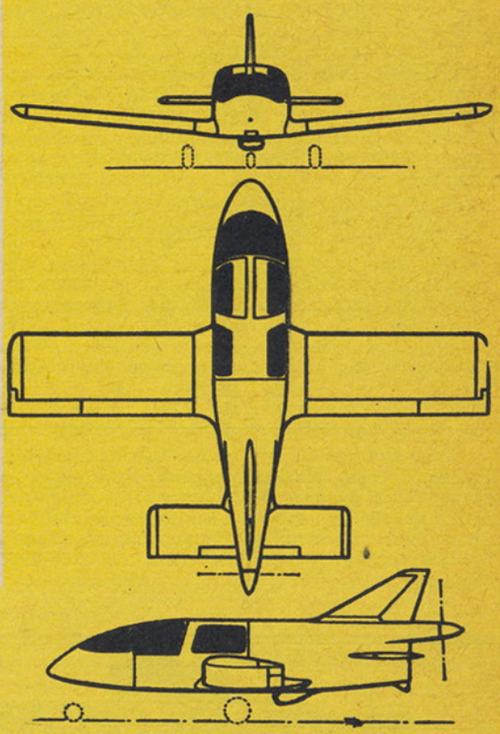
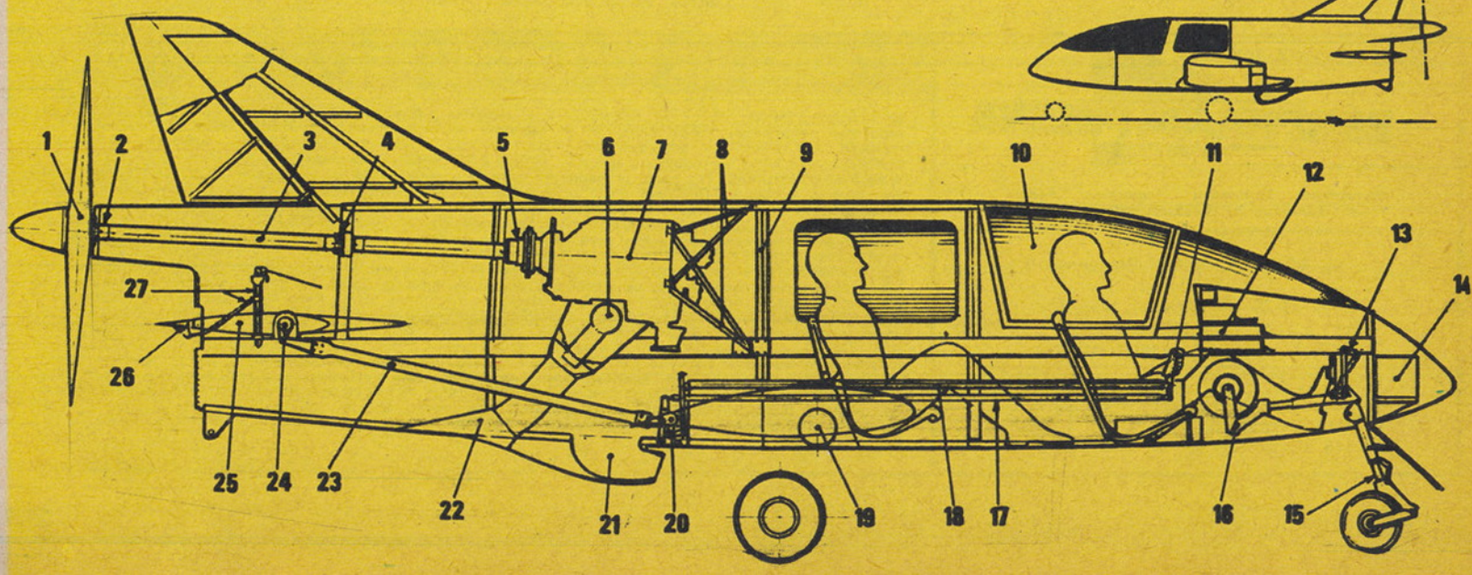
Śmigłowiec turbinowy Mi-2 świetnie spisuje się również w Arktyce, gdzie służy do zwiadu warunków lodowych, startując i lądując na lodołamaczach.



NOWY SAMOLOT TRENINGOWY

Tak ma wyglądać projektowany w Hiszpanii odrzutowy samolot treningowy CASA C-101. Silnik Garrett TFE-731 o ciągu 1 600 kG. Czas trwania lotu — 2 h. Prędkość lądowania — 160 km/h, dopuszczalne współczynniki przeciążeń: +7,5 g i —3,75 g. Zamówiono 60 maszyn. Przewiduje się wersje: szturmową i fotozwiadowczą. Lot pierwszego prototypu — w 1977 r.

SAMOLOT TURYSTYCZNY

Przekrój przedstawia budowany obecnie 4-miejscowy samolot turystyczny i dyspozycyjny Bede BD-7. Jest on opracowywany od 1970 r. Silnik o mocy 125—200 KM lub dwa silniki po 70—100 KM mogące pracować razem lub osobno. Profil płata Whitcomb GAW-1. Układ samolotu, to w zasadzie powiększony minisamolot BD-5.

Oznaczenia: 1 — śmigło pchające, 2 — łożysko wału, 3 — wał śmigła, 4 — łącznik, 5 — końcówka wału silnika, 6, 8 — łoże silnika, 7 — silnik, 9 — ściana ogniowa, 10 — odchylana osłona kabiny, 11 — drążek sterowy, 12 — tablica pokładowa, 13 — pedały, 14 — akumulator, 15 — podwozie przednie, 16 — podwozie wciągnięte, 17 — popychacz steru wysokości, 18 — popychacz lotek, 19 — dźwigar rurowy, 20 — napędy sterów, 21 — chwyt powietrza chłodzącego silnik, 22 — wylot powietrza chłodzącego silnik, 23 — popychacz steru, 24, 25 — usterzenie płytowe, 26, 27 — klapka wyważająca.